

625.8
WID
g c1

JALUR PEJALAN KAKI DI KAWASAN RUANG PUBLIK

Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki

(Studi kasus : Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang)

TESIS

Disusun dalam Rangka Memenuhi
Persyaratan Program Magister Teknik Arsitektur



Disusun oleh :

WIDYANINGRUM

NIM : L4B 098 096

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG – 2001**

JALUR PEJALAN KAKI DI KAWASAN RUANG PUBLIK

Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki

(Studi kasus : Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang)

Disusun oleh :

WIDYANINGRUM

L4B 098 096

Dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal : 26 Oktober 2001

Tesis ini telah diterima

Sebagai persyaratan memperoleh Gelar Magister Teknik

Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Pembimbing Utama

Prof. Ir. H. Eko Budihardjo, MSc

Pembimbing Pendamping

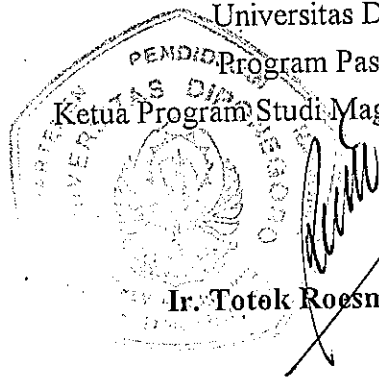
Ir. Djoko Indrosaptono, MT

Semarang,

Universitas Diponegoro

Program Pasca Sarjana

Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur



Ir. Totok Roesmanto, M.Eng.

KATA PENGANTAR

Puji syukur pada Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulisan Tesis ini dapat tersusun dan diselesaikan untuk memenuhi syarat guna mencapai derajat S-2 serta memperoleh gelar Magister Teknik Arsitektur.

Judul dari Tesis ini adalah Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Ruang Publik, Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki dengan Studi Kasus Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang. Atas terselesainya penulisan tesis ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak memberikan bantuan :

1. Prof. Ir. H. Eko Budiwardjo, MSc. selaku Pembimbing Utama, yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama pembuatan Tesis.
2. Ir. Djoko Indrosaptono, MT, selaku Pembimbing Pendamping, yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama pembuatan Tesis.
3. Ir. Bambang Supriyadi, MSA, selaku Penguji yang telah memberikan wawasan kepada penulis.
4. Ir. Edi Purwanto, MT, selaku Penguji yang telah memberikan wawasan kepada penulis.
5. Kedua Orang Tua penulis dan Ir. H. Mohammad Arief Perdananto, suami penulis, serta Feira, buah hati tersayang, yang telah memberikan dorongan, semangat dan pengorbanan yang sangat berarti dalam keberhasilan studi ini.
6. Semua pihak yang telah membantu penulis selama menempuh studi S-2 di MTA Undip, yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.

Harapan penulis mudah-mudahan tesis ini dapat bermanfaat bagi pembaca. Penulis sangat mengharapkan saran yang dapat membuka wawasan di masa yang akan datang.

Semarang, Oktober 2001
Penulis,

WIDYANINGRUM
L4B098096

ABSTRAKSI

Pada tahun 1500 *Central Business District (CBD)* Semarang berada di kawasan Pasar Johar, namun dengan perkembangan waktu *Central Business District* Kota Semarang bergeser menuju Simpang Lima, namun kawasan Pasar Johar masih ramai dikunjungi dan masih sebagai pusat perdagangan kota Semarang.

Jalur pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim merupakan *Lingkaage System*, namun kenyataannya pejalan kaki jarang menggunakannya, mereka lebih menyukai berjalan di jalan raya. Hal ini semakin memperburuk kondisi jalur pejalan kaki tersebut.

Salah satu upaya untuk mengetahui atribut dan properti jalur pejalan kaki yang diinginkan pada koridor Jalan H. Agus Salim melalui pendekatan perilaku dengan penekanan pada interaksi antara manusia dan ruang. Pendekatan ini cenderung menggunakan istilah *setting* dari pada ruang. Komponen *setting* meliputi : (a) jalur pejalan kaki sebagai *setting*, (b) pejalan kaki sebagai pemakai, (c) atribut, yaitu kualitas hubungan *setting* dan perilaku. Properti adalah karakter atau kualitas dari komponen.

Pendekatan perilaku menggunakan teknik *Behavioral Mapping*, melalui teknik ini didapatkan suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena terutama perilaku individu/kelompok manusia yang terkait dengan sistem spasialnya. Terdapat dua cara melakukan *Behavioral Mapping*, yakni : (1) *Place-Centered Mapping* dan (2) *Person-Centered Mapping*.

Pengumpulan data penelitian dengan dua cara yaitu komunikasi terdiri dari observasi di lapangan dan wawancara. Kesimpulan dari penelitian adalah :

1. Atribut yang diinginkan pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim adalah atribut aksesibilitas, visibilitas, kenyamanan, keamanan dan kesesakan. Atribut aksesibilitas lebih diminati oleh pejalan kaki.
2. Adanya properti yang mendukung atribut yang diinginkan pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim.
3. Adanya jalur pejalan kaki yang diinginkan pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim Semarang berdasarkan pendekatan perilaku.
4. Penggunaan fasilitas yang sudah ada pada koridor Jalan H. Agus Salim tidak dimanfaatkan secara maksimal oleh pengguna karena adanya akumulasi kepadatan yang ditimbulkan oleh PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi, sopir angkot dan bus kota serta sopir omprengan.

ABSTRACT

In the year 1500, Central Business District of Semarang City was located in Johar Area. But with the time went on, Central Business District of Semarang City shifted to Simpang Lima area, although Johar area is still crowded and is still to be trading centre of Semarang.

Pedestrian road in corridor H. Agus Salim street is still to "linkage system", but in daily life is rarely used by pedestrians themselves. They preferred to walk in the body of street. This condition makes the pedestrian road worst.

The purpose of this research is to investigate the "attribute" and "property" preferred in pedestrian road in corridor of H. Agus Salim street, which is looked from behaviour theory, stressed on interaction between human and space. The component of "setting" covers : (a) pedestrian road as "setting", (b) pedestrians as user, (c) attribute is quality of relation between "setting" and behavior. Property is the characteristic or quality of component.

Study of the behaviour is through "Behavioral Mapping" method, which is by this method we could get an information about a phenomena, especially the behaviour of a human or a group of people, which is linked with the spatial system. There are two ways of "Behavioral Mapping", i.e. : (1) Place-Centered Mapping and (2) Person Centered Mapping.

Research Data are collected in two ways, communication of observation in site, and interview. The findings of this research are :

1. "Attribute" which is preferred by pedestrian in the corridor of H. Agus Salim street, is the attribute of : accessibility, visibility, comfortably, safety/security, and crowdedness. The attribute of accessibility is more preferred by pedestrians.
2. To provide property which support the attribute, which is preferred by pedestrians in corridor H. Agus Salim.
3. To provide the pedestrian road which is preferred by pedestrian corridor of H. Agus Salim street Semarang in the way of behaviour.
4. The facilities available in corridor of H. Agus Salim street are not used maximum by the user because it is too crowded by PKL, becak, taxi private, car, urban transport, city bus, and illegal taxi.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	ii
ABSTRAKSI	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
 BAB I	
PENDAHULUAN	1
1. Latar Belakang	1
2. Keaslian Penelitian	4
3. Batasan Penelitian	6
4. Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
4.1 Tujuan Penelitian	7
4.2 Manfaat Penelitian	7
5. Sistematika Pembahasan	8
 BAB II	
TINJAUAN PUSTAKA	9
1. Teori Tentang Jalur Pejalan Kaki	9
1.1. Pengertian	9
1.2. Jarak Berjalan Kaki	12
1.3. Fasilitas Pejalan Kaki	14
1.4. Elemen Jalur Pejalan Kaki	21
1.5. Kenyamanan Berjalan Kaki	24
1.6. Perilaku Pejalan Kaki	30
2. Teori Tentang Ruang Publik	33
2.1. Pengertian	33
2.2. Fungsi dan Kebutuhan Ruang Publik	37
2.3. Pola Urban Open Space	41
3. Teori Tentang Perilaku	43
3.1. Pemenuhan Kebutuhan Manusia	43
3.2. Proses Terbentuknya Perilaku Manusia	44
3.3. Perilaku Konsumen	46
3.4. Interaksi Sosial Manusia dengan Lingkungannya	47
3.5. Motivasi	59
3.6. Persepsi	61
4. Landasan Teori	62

BAB III	RENCANA PENELITIAN	65
	1. Rancangan Penelitian	65
	1.1. Langkah Penelitian	65
	1.2. Definisi Operasional Penelitian	66
	1.3. Metoda	66
	2. Analisa Penelitian	71
	3. Wilayah Penelitian	72
	4. Waktu Penelitian	72
	5. Alat Penelitian	72
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	73
	1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	73
	2. Gambaran Umum Responden	77
	3. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki	79
	4. Analisis Data	92
	4.1. Data Place-Centered Mapping Responden	92
	4.2. Data Person-Centered Mapping Responden	96
	4.3. Data Wawancara dan Kuesioner Responden	101
	5. Temuan Penelitian	105
	5.1. Atribut dan Properti	106
	5.2. Jalur Pejalan Kaki	110
	6. Pembahasan	113
	6.1. Atribut dan Properti	113
	6.2. Jalur Pejalan Kaki	118
BAB V	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	123
	1. Kesimpulan	123
	2. Rekomendasi	124
DAFTAR PUSTAKA		128
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

Gambar		Hal
Gambar I.1	: Peta Pembagian Wilayah Kota Semarang	2
Gambar II.1.	: Suatu Lorong / Arcade Bangunan Yang Digunakan Sebagai Jalur Pejalan Kaki	9
Gambar II.2.	: Jalur Pedestrian Dengan Pagar Pengaman	15
Gambar II.3.	: Subway System di Minisapolir	16
Gambar II.4.	: Jalur Pedestrian Yang Rekreatif	16
Gambar II.5.	: Pedestrian Yang Digunakan Berbagai Aktifitas	17
Gambar II.6.	: Pedestrian Subway	17
Gambar II.7.	: Jalur Pedestrian di Nantucket, Massachusetts	20
Gambar II.8.	: Tanaman dan Penataannya	23
Gambar II.9.	: Serial Vision pada Istana Rashtrapathi Bhawan	25
Gambar II.10.	: Perbedaan Yang Dapat Diperhatikan, Dengan Dominasi Pada Elemen Yang Kecil	27
Gambar II.11.	: Kecepatan dan Perbedaan Yang Dapat Diperhatikan	28
Gambar II.12.	: Karakter Perilaku Pejalan Kaki	30
Gambar II.13.	: Kegiatan Pejalan Kaki	32
Gambar II.14.	: John Hancock Tower, Boston, Massachusetts	39
Gambar II.15.	: Rockefeller Plaza, New York	40
Gambar II.16.	: Tempat Rekreasi Pada Suatu Taman Di Kota	42
Gambar II.17.	: Diagram Proses Terbentuknya Pola Perilaku Manusia	45
Gambar II.18.	: Skema Persepsi	52
Gambar II.19.	: Diagram Model Tempat/Ruang	58
Gambar III.20.	: Contoh Pemetaan Perilaku Dengan Place-Centered Mapping pada Restaurant	68
Gambar III.21.	: Contoh Pemetaan Perilaku Dengan Person-Centered Mapping pada Stasiun Kereta Api	68
Gambar IV.1.	: Wilayah Penelitian Koridor Jalan H. Agus Salim	74
Gambar IV.2.	: Penggunaan Lahan Kawasan Pasar Johar	76
Gambar IV.3.	: Pengelompokan Lokasi Penelitian Berdasarkan Frekuensi Sirkulasi	78
Gambar IV.4.	: Pembagian Wilayah Penelitian Berdasarkan Frekuensi Sirkulasi Pejalan Kaki	80
Gambar IV.5.	: Jalur Pejalan Kaki Terpadat (Pertokoan Matahari dan Komplek Pasar Johar)	84
Gambar IV.6.	: Jalur Pejalan Kaki Padat (Metro Hotel Internasional dan Komplek Yaik Permai)	87
Gambar IV.7.	: Jalur Pejalan Kaki Kurang Padat (Pertokoan, Bank dan Pertokoan Semarang Plaza)	91
Gambar IV.8.	: Jalur Pejalan Kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar	120

DAFTAR TABEL

Tabel		Hal
Tabel II.1.	: Proses Aktivitas	33
Tabel IV.1.	: Motif Responden datang di Kawasan Pasar Johar	77
Tabel IV.2.	: Alat Transportasi Yang Digunakan Responden	79
Tabel IV.3.	: Tempat Spesifik Yang Dikunjungi Pengamat di Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang	94
Tabel IV.4.	: Aktor Pada Tiap Jalur Pejalan Kaki	96
Tabel IV.5.	: Pergerakan Pejalan Kaki Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang	97
Tabel IV.6.	: Perilaku Pejalan Kaki Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang	100

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran		
Lampiran 1	: Jalur Pejalan Kaki	131
Lampiran 2	: Kepadatan Aktifitas Pada Jalur Pejalan Kaki	140
Lampiran 3	: Peta Kawasan Pasar Johar	141
Lampiran 4	: Data Hasil Kuesioner dan Wawancara Perilaku Pejalan Kaki Sepanjang Koridor Jl. H. Agus Salim Semarang Berdasarkan Person-Centered Mapping	142
Lampiran 5	: Tempat Spesifik Yang Dikunjungi Pengamat / Responden di Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang	148
Lampiran 6	: Pergerakan Pejalan Kaki Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang	149

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

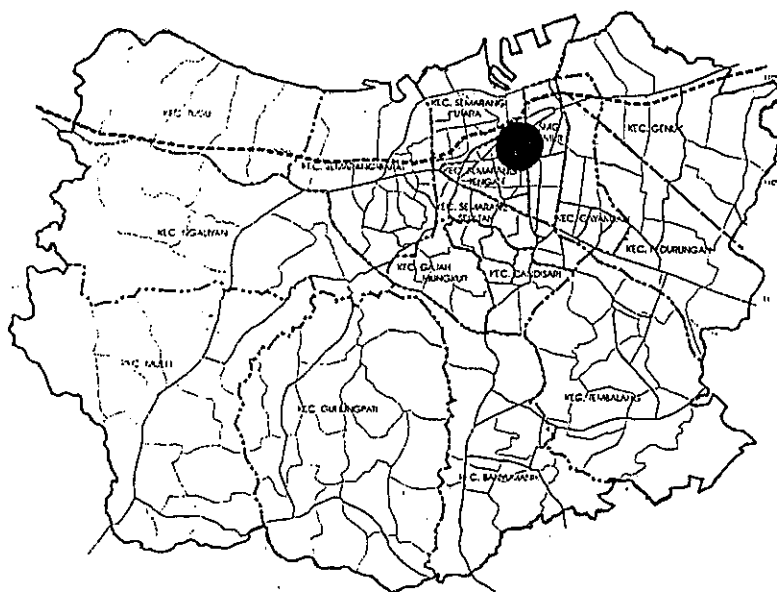
Kota terbentuk karena adanya elemen-elemen fisik spasial yang tumbuh dan berkembang karena adanya interaksi aktivitas manusia yang terakumulasi pada satuan waktu yang tidak terbatas (Aldo Rossi, 1982). Aktivitas manusia berhubungan dengan tuntutan kualitas kehidupan yang layak dan diidentifikasi dengan usaha-usaha untuk memenuhiuntutannya.

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu tuntutan kebutuhan masyarakat perkotaan. Hubungan antara bangunan dengan jalur pejalan kaki merupakan salah satu kunci pemecahan arsitektur dalam penataan suatu kota (David Sucher, 1995).

Jalur pejalan kaki adalah jalur sirkulasi yang dilakukan orang untuk melakukan pergerakan (Paul D. Spreiregen, 1965). Berjalan selalu merupakan transportasi utama. Beberapa daerah di kota sama sekali tergantung padanya sebagai alat untuk komunikasi dan pergerakan timbal balik.

Saat ini kebutuhan ruang bagi pejalan kaki tergeser dari kaidah-kaidah arsitektur, begitu pula dengan kawasan Pasar Johar. Lingkup lokasi penelitian mengenai jalur pejalan kaki di kawasan Pasar Johar tidak dapat lepas dari konteks sejarah bahwa kota

Pasar Johar tumbuh sebagai pusat perdagangan di Semarang dengan mayoritas pembeli dari golongan bawah.



● : Lokasi Kawasan Pasar Johar di Kec.
Semarang Tengah

Sumber : Bappeda Kodia, 1999

Kegiatan perdagangan kawasan Pasar Johar meliputi:

- Perdagangan
- Pengangkutan
- Penyimpanan
- Distribusi
- Sistem informasi

Elemen-elemen bangunan yang mendukung karakteristik pusat bisnis :

- kawasan retail mulai dari supermarket sampai dengan Pasar Tradisional
- jalur transportasi utama
- bangunan pendukung : restoran, hotel, tempat ibadah

Adanya perkembangan tuntutan kebutuhan maka kawasan Pasar Johar mengalami perubahan-perubahan yaitu tumbuhnya bangunan-bangunan modern, antara lain hotel, bank, supermarket, toko dan lain-lain yang hadir bersama dengan para pedagang kaki lima.

Pada akhirnya kawasan ini mengalami pelbagai permasalahan antara lain parkir kendaraan, pedagang kaki lima dan pejalan kaki.

Adanya modernisasi dan tuntutan yang berkembang menggeser kebutuhan ruang khususnya bagi pejalan kaki diluar kaidah-kaidah arsitektur. Jalur pejalan kaki yang ada saat ini masih belum memenuhi tuntutan atribut pejalan kaki. Hal ini terlihat dari kecenderungan pemanfaatan jalan raya sebagai jalur pejalan kaki.

Penelitian ini akan membahas mengenai jalur pejalan kaki di kawasan ruang publik dengan pendekatan perilaku. Pada pendekatan ini penekanannya pada interaksi antara manusia dan ruang. Pendekatan ini cenderung menggunakan istilah *setting* daripada ruang. Menurut Weisman (1981), komponen *setting* meliputi : (a) tempat (*place/setting*), (b) memakai, (c) *atribut* (kualitas hubungan setting dengan perilaku). Sedangkan *properti* adalah karakter atau kualitas dari komponen (Weisman, 1981), atau dengan kata lain kemudahan fasilitas yang mendukung (sesuatu yang dapat menarik). Propertis mendukung tingginya intensitas yang terjadi.

Melalui pendekatan perilaku diharapkan akan didapatkan suatu jalur pejalan kaki yang memiliki atribut dan propertis yang diinginkan pejalan kaki.

Berdasarkan uraian di atas dapat dirumuskan pertanyaan sebagai berikut :

- * Bagaimana *atribut* dan *properti* yang diinginkan pejalan kaki di sepanjang koridor jalan H. Agus Salim Semarang -?
- * Bagaimana jalur pejalan kaki yang diinginkan, berdasarkan pendekatan perilaku ?

2. Keaslian Penelitian

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan mengenai Johar adalah :

- a. Vini Hanarti M (1998) dengan judul Studi Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Aktivitas Jasa Sektor Informal di Kawasan CBD Johar Semarang. Setting dalam penelitian ini meliputi : Komplek Pasar Johar, Komplek Yaik Permai, Komplek Pertokoan Kanjengan, Komplek SCD, Komplek Gedung Keuangan Negara, Komplek Perum Telkom, Komplek Kantor Pos dan Giro, Komplek Metro Plasa, Komplek BPD Jateng dan Komplek Hotel Metro. Penelitian ini menitik beratkan pada penyediaan ruang aktivitas jasa sektor informal. Penelitian tersebut menggunakan pendekatan kualitatif dan kuantitatif.
- b. Mochammad Fachrudin, (1998) dengan judul Studi Karakteristik Jalur Pedestrian Yang Manusiawi Di Kawasan Johar Semarang. Studi ini meneliti karakteristik/sifat pengguna maupun jalur pedestrian yang ada di kawasan perdagangan - jasa Johar. Tujuan studi :
- menemukenali karakteristik jalur pedestrian di kawasan Johar, berdasar pengguna maupun jalur itu sendiri.
 - mengetahui kebutuhan ruang dan elemen jalur pedestrian yang manusiawi bagi penggunaanya.
- Metode analisa yang digunakan adalah metode kuantitatif dan kualitatif. Wilayah studi : CBD (Pasar Johar, Yaik, Pertokoan Kanjengan, Telkom, Kantor Pos, Metro, BPD, Hotel Metro).

Penelitian yang akan dilakukan sekarang ini (tahun 2000) dengan judul Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Ruang Publik. Setting penelitian terletak di jalur pejalan kaki koridor jalan H. Agus Salim Semarang tepatnya ruas jalan dari Hotel Metro sampai Pertokoan Semarang Plaza. Fenomena yang terjadi adalah jalur pejalan kaki yang sudah ada di sepanjang koridor jalan H. Agus Salim merupakan elemen perencanaan kota, dimana merupakan salah satu aspek *linkage system*, namun kenyataannya pejalan kaki jarang menggunakannya, mereka lebih menyukai berjalan di jalan raya. Hal ini semakin memperburuk kondisi jalur pejalan kaki tersebut.

3. Batasan Penelitian

Penelitian tentang Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Ruang Publik mempunyai lingkup batasan sebagai berikut: Penelitian ini dibatasi pada jalur pejalan kaki dari Hotel Metro dan Pasar Yaik sampai dengan Pertokoan Semarang Plaza dan Pertokoan depan Semarang Plaza. Ruang publik dalam penelitian ini adalah koridor jalan H. Agus Salim Semarang. Koridor ini menampung aktifitas pejalan kaki meliputi kegiatan (aktivitas) berjalan, duduk dan berdiri.

4. Tujuan dan Manfaat Penelitian

4.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui atribut dan properti yang diinginkan pejalan kaki di sepanjang koridor jalan H. Agus Salim Semarang berdasarkan pendekatan perilaku.

4.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian adalah :

- Dapat membuka wawasan lebih luas tentang aspek perilaku manusia dan arsitektur terhadap penataan dan pengaturan atribut" dan property pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim Semarang.
- Dapat menjadi masukan bagi pihak yang terkait dalam hal ini Pemerintah Daerah, sebagai upaya meningkatkan fasilitas bagi pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim (jalur pejalan kaki sepanjang H. Metro dan Pasir Yaik sampai jalur pejalan kaki Pertokoan Semarang Plaza dan depan Pertokoan Semarang Plaza).

5. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Sistematika pembahasan penelitian secara garis besar diuraikan sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Bab Pendahuluan yang meliputi latar belakang, keaslian penelitian, batasan penelitian, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika pembahasan.

Bab kedua, merupakan Tinjauan Pustaka yang meliputi teori tentang jalur pejalan kaki, teori tentang ruang publik, teori tentang perilaku dan landasan teori.

Bab ketiga, merupakan Rencana Penelitian yang meliputi rancangan penelitian, wilayah penelitian, waktu penelitian dan alat penelitian.

Bab keempat, merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan meliputi gambaran umum wilayah penelitian, gambaran umum responden, karakteristik kasus, analisis kesamaan isi, temuan penelitian dan pembahasan.

Bab kelima, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1. Teori Tentang Jalur Pejalan Kaki

1.1. Pengertian

Jalur pejalan kaki disebut juga *pedestrian ways* hendaknya mampu menyatu dengan lingkungannya. Kesatuan ini diciptakan dengan penggunaan pola dan warna yang cocok dengan lingkungan sekitar.



Gb. II.1. Suatu Lorong/Arcade Bangunan
Yang Digunakan Sebagai Jalur Pejalan Kaki

Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961

Jalur pejalan kaki pada ruang terbuka kota (khususnya pedestrian mal) ditandai dengan deretan toko-toko di sisi kiri dan kanan jalur sirkulasi, dan diujung sirkulasi terdapat kutub sebagai magnet yang biasanya berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum. (Harvey M. Rubenstein, 1978).

Jalur pejalan kaki dalam *urban design* merupakan salah satu elemen perencanaan kota, dimana jalur pejalan kaki tersebut merupakan salah satu aspek penting dalam *linkage system*.

Pedestrian berasal dari pedos bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga pedestrian dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Berjalan kaki merupakan alat pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda angkutan yang tidak mungkin dikerjakan oleh moda angkutan lain.

Amos Rapoport, 1977 mengatakan bahwa kecepatan moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati

obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Dengan demikian berjalan kaki merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan, dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk melihat-lihat sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan itu.

Namun moda ini memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk dapat melakukan perjalanan jarak jauh peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang akibatnya oleh lalu lintas kendaraan. (Sysifuddin, 1988).

Sebagai moda angkutan, berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur jalan yang tidak memudahkan penggunaan moda angkutan lain, sedangkan sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan moda ini memerlukan keterpaduan dengan sistem jalan yang ada, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transport yang lain, serta dengan elemen transport seperti : lokasi tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum (Halte) dan sebagainya.

Kelebihan dan kekurangan moda berjalan kaki dibandingkan dengan moda angkutan lain adalah :

- a. Terus menerus tersedia.
- b. Waktu dan rute fleksibel.
- c. Dapat menghantarkan sampai tujuan yang hendak dicapai.
- d. Mudah dan murah.
- e. Memiliki keterbatasan terhadap gangguan cuaca, jarak tempuh dan hambatan lalu lintas.

1.2. Jarak Berjalan Kaki

Menurut Utterman, 1984, berkaitan dengan tingkat kenyamanan, panjang atau jarak orang berjalan kaki berbeda-beda tergantung kebiasaan manusia yang melakukannya, disamping adanya faktor-faktor lain yang mempengaruhinya. Panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki memiliki tiga faktor yang dapat mempengaruhinya antara lain :

1. Waktu, misalnya berjalan pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif lama. Sedangkan waktu berbelanja dapat berjalan selama dua jam sejauh dua mil tanpa disadari sepenuhnya. Di Amerika orang berjalan kaki pada waktu makan siang, jarak yang ditempuh biasanya dilakukan tidak jauh dari tempat kerjanya. Jarak 455 m masih dianggap jarak yang masih menyenangkan, untuk selebihnya mereka akan berpikir untuk menggunakan moda lain.

2. Kenyamanan, orang berjalan kaki dipengaruhi faktor cuaca dan jenis aktifitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan berjalan kaki. Kemampuan jarak tempuh orang berjalan di Indonesia kurang lebih 400 m, sedangkan untuk aktifitas belanja membawa barang tidak lebih dari 300 m. Untuk aktifitas belanja sambil rekreasi, maka faktor kenyamanan berjalan sangat berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.
3. Pola Tata Guna Tanah, pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (mixed use) seperti yang banyak ditemui di pusat kota dapat dilakukan lebih cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor karena lebih sulit untuk berhenti. Sebagai gambaran orang Eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki lebih jauh dibandingkan orang-orang di Amerika dengan menggunakan lahan campuran. Berjalan di pusat kota (kawasan perbelanjaan) terasa menyenangkan dengan jarak 500 m, lebih dari itu diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah saat berjalan kaki. Selain itu adanya fasilitas lain seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran akan lebih menarik orang untuk berjalan kaki.

Jalur pejalan kaki (jalur *pedestrian*) pada saat sekarang dapat berupa trotoar, pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mal. Jalur pejalan kaki memiliki kaitan erat antara manusia dan lingkungannya yaitu adanya hubungan dengan optik. Hubungan manusia dengan apa yang ia pandang sewaktu berjalan/bergerak. (Andy Kirana, 1990).

1.3. Fasilitas Pejalan Kaki

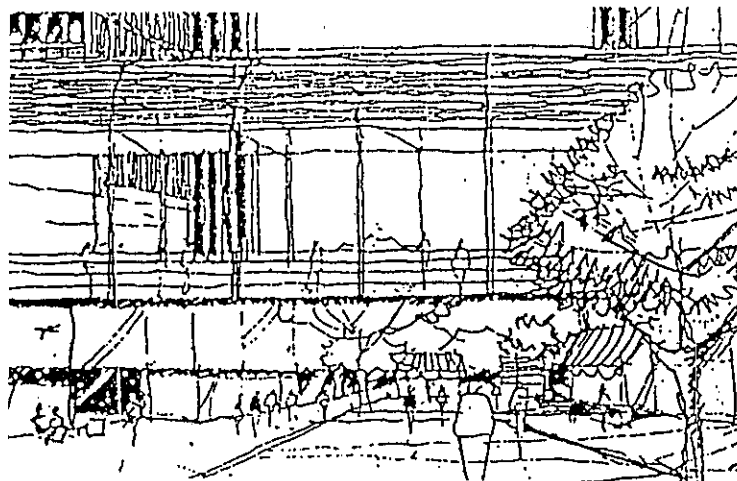
Fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Jalur berjalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoir dan terletak di tepi jalan raya.



Gb. II.2. Jalur Pedestrian (Trotoir di Tepi
Jalan Raya) Dengan Pagar Pengaman

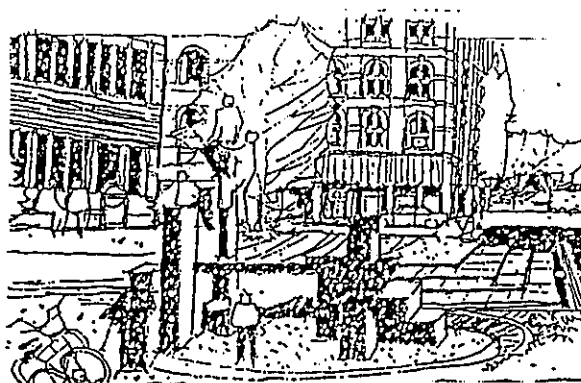
- b. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa *zebra cross*, *skyway* dan *subway*.



Gb. II.3. Subway System di Miniapolis

Sumber : Shirvani, 1985

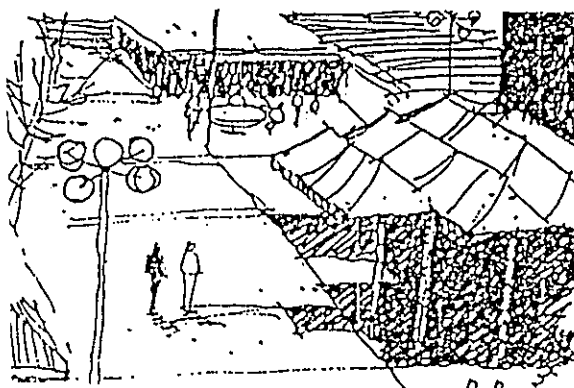
- c. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang (sebagai ruang publik), yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plasa pada taman-taman kota.



Gb. II.4. Jalur *Pedestrian* Yang Rekreatif

Sumber : M. Rubenstein, 1978

- d. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktifitas, untuk berjualan, untuk duduk santai dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang disebut *mall*.



Gb. II.5. *Pedestrian Yang Digunakan Berbagai Aktivitas*

Sumber : Harvey M, Rubenstein, 1978



Gb. II.6. *Pedestrian di Subway*

Sumber : Roads and Traffic in Urban Areas, 1987

Menurut Paul D. Spreiregen, 1965; cara yang baik untuk memeriksa kualitas pergerakan pejalan kaki pada daerah ramai adalah :

1. Memeriksa jalur tepi - lebar, pengerasan, kondisi, perlindungan dari hujan dan panas matahari dan perlengkapan jalur tepi (misal : bangku-bangku).
2. Seseorang harus berjalan pada daerah pejalan kaki melalui beberapa *path* yang berbeda untuk menetapkan lokasi titik utama pergerakan yang terganggu, diktakan secara umum persilangan dan lintas atas (*crossover*).

Sistem pejalan kaki dicirikan oleh kelonggaran (*looseness*) dan fleksibilitas dari gerakan, berkecepatan rendah, skala manusia dan kecil. Dari semua sistem sirkulasi, sistem pejalan kaki memberikan kebebasan perancangan yang paling banyak karena sistem tersebut mengambil manfaat dari kemampuan manusia untuk memanjat tanjakan-tanjakan yang curam membeloki sudut-sudut yang tajam, dan berubah arah atau berhenti semaunya. Fleksibilitas gerakan ini dapat berjalan kemana saja mereka ingin pergi, perancang harus menyalurkan aliran menuju lokasi-lokasi yang diinginkan. Terlalu banyak kekakuan pada rancangan dari sistem pejalan kaki, akan mendapat hambatan. Terlalu sedikit kendali akan mengakibatkan banyak bagian tapak akan terinjak oleh pejalan kaki di dalam mencari rute yang lebih pendek menuju tujuan mereka (Kim. W. Tood, 1987).

Jalur pejalan kaki semakin penting jika pejalan kaki menjadi pengguna utama dari suatu area (Shirvani, 1985).

Jenis jalur pejalan kaki menurut Rubenstein, 1992 adalah :

- * *Full Mall*, adalah mal yang benar-benar tertutup untuk lalu lintas kendaraan bermotor (hanya pejalan kaki yang menggunakannya).
- * *Transit Mall*, adalah mal yang didalamnya tidak ada lalu lintas kendaraan pribadi tetapi terdapat transit publik seperti bus, taksi dan lain-lain.
- * *Semi Mall*, desainnya hampir mirip dengan transit mal hanya didalamnya ada jalur kendaraan pribadi tetapi kecepatan dan aksesnya terbatas. Semi Mall biasanya terdapat di jalan utama di daerah perdagangan di pusat kota.

Saat ini 'mall' dideskripsikan sebagai jenis jalan atau plaza di pusat bisnis kota yang berorientasi terhadap pejalan kaki yang dilayani angkutan umum.

Beberapa peraturan untuk jalur pejalan kaki (David Sucher, 1995) meliputi :

- * *Continuity* (kelancaran) : Pada umumnya pejalan kaki di segala usia lebih menyukai untuk berjalan memutar dimana pejalan kaki dapat diketahui saat datang dan pergi.

Hal terpenting adalah rute menjadi lancar, dapat dilakukan sewaktu-waktu.

* *Length* (jarak/lama/panjang) : Jalur pejalan kaki tidak boleh terlalu panjang sehingga pejalan kaki dapat melalui beberapa jalan lain.

Pejalan kaki harus dapat membuat kontak mata dengan pejalan kaki lainnya agar terjadi kontak sosial.

* *Width* (lebar/keluasan) : Beberapa pejalan kaki menyukai untuk jalan-jalan bersama, jadi sangatlah ideal jika jalur pejalan kaki memiliki jalur yang cukup lebar untuk 2 orang berpapasan satu sama lainnya tanpa canggung untuk menyela suatu percakapan.



Gb. II.7. Jalur Pedestrian di Nantucket, Massachusetts

Sumber : David Sucher, 1995

Jalur pejalan kaki yang baik dan humanis bila terdapat elemen pendukung atau *street furniture*.

1.4. Elemen Jalur Pejalan Kaki

Elemen pendukung jalur pejalan kaki (Rubenstein, 1992) meliputi :

* Paving

Paving adalah trotoar/ubin atau bahan hamparan yang rata (Echols, J.M., 1983).

Yang ikut mempengaruhi dalam pemilihan paving adalah skala, pola, warna dan tekstur. Yang paling penting adalah apakah material paving itu dapat menyerap air larian dengan baik atau tidak. Material paving meliputi :

- *Concrete* (beton)
- *Brick* (batu bata)
- *Stone* (batu)
- *Asphalt* (aspal)

Konsep desain paving untuk suatu kawasan perdagangan adalah ukuran, pola, warna dan tekstur (Rubenstein, 1992).

Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian kawasan perdagangan maupun plaza (Rubenstein, 1992).

* Lampu

Lampu dapat memberikan penerangan pedestrian pada malam hari. Standar penerangan untuk skala pedestrian maksimum 12 feet dengan penerangan tidak lebih 75 watt.

* *Sign*

Alasan sign diperlukan, yaitu identitas mal, rambu lalu lintas, identitas daerah perdagangan, dan memberi informasi lokasi atau aktivitas.

* *Sculpture*

Sculpture dibuat untuk mempercantik atau menarik perhatian mata yang biasanya diletakkan di tengah atau di depan plaza. Sculpture bisa berbentuk patung, air mancur atau abstrak.

* *Bollards*

Bollards adalah semacam balok batu yang berfungsi sebagai barrier (pembatas) jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Bollards biasanya dikombinasikan dengan lampu jalan.

* *Bangku*

Bangku ini digunakan untuk mengantisipasi pedestrian bagi pengguna yang ingin ber-istirahat atau menikmati suasana sekitar.

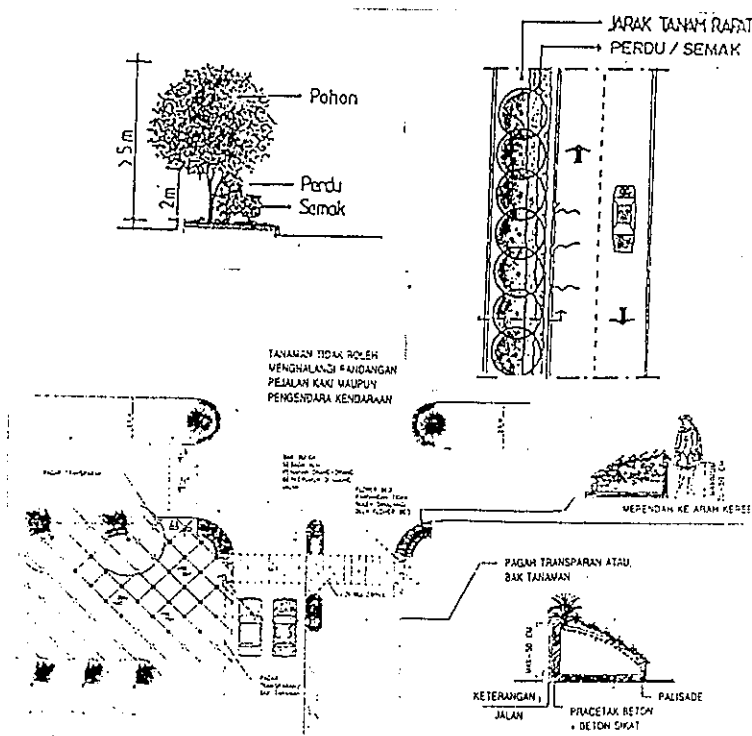
Bangku dapat terbuat dari kayu, besi, beton atau batu. Bangku yang nyaman adalah memiliki tinggi dari lantai sebesar 15 - 16 inchi dan memiliki sandaran. Bangku yang terbuat dari kayu lebih nyaman. Pada daerah yang beriklim panas, bangku dilengkapi dengan kisi-kisi sehingga angin dapat masuk melalui kisi-kisi tersebut.

* *Tanaman Peneduh*

Tanaman peneduh digunakan sebagai pelindung, penyejuk, serta penyaring udara yang terpolusi.

Menurut Rustam Hakim, 1987 kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah :

- Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara.
- Bermassa daun padat.
- Jenis dan bentuk pohon berupa angkana, akasia besar, bougenville, teh-tehan pangkas.
- Tanaman tidak menghalangi pandangan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan.



Gb. II.8. Tanaman dan Penataannya

Sumber : Rustam Hakim, 1987

* Telepon

Telepon umum ini disediakan bagi pejalan kaki jika sewaktu-waktu ingin berkomunikasi.

* Kios, Shelter dan Kanopi

Keberadaan kios dapat memberi petunjuk jalan dan informasi lain. Shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin, sinar matahari dan hujan.

Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberi perlindungan terhadap cuaca.

* Jam, Tempat sampah

Penempatan jam sebagai *fokus atau landmark*.

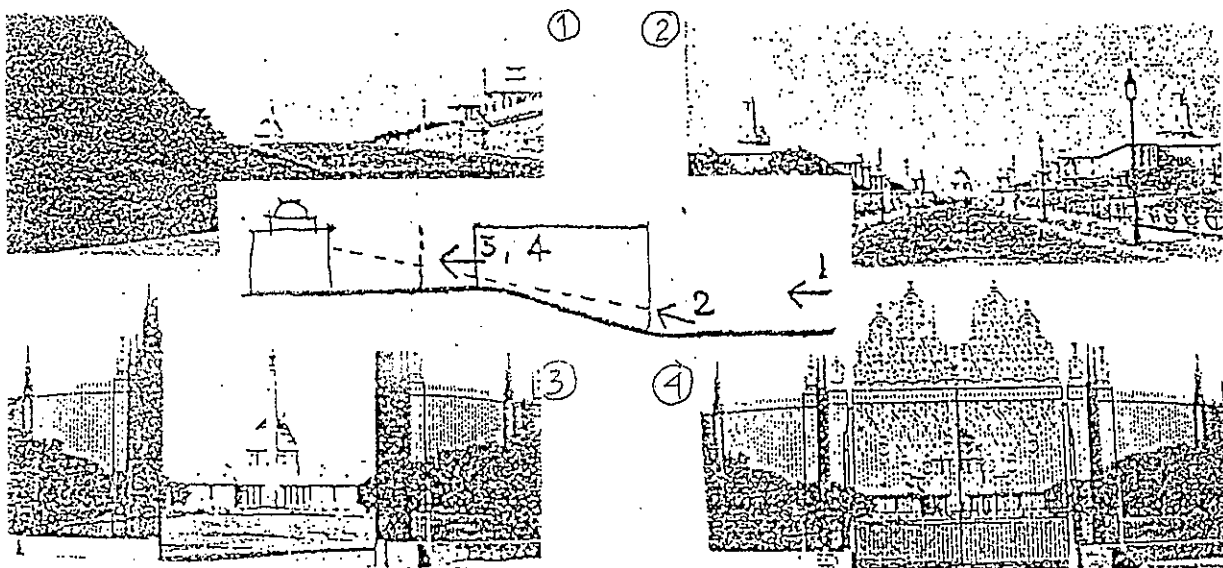
1.5. Kenyamanan Berjalan Kaki

Pada hakekatnya sebuah jalan tidak hanya dilihat sebagai sarana lalu lintas namun jalan juga memiliki unsur keindahan puitis, "*poetry of space*" yang akan menjadi wajah dan ciri suatu kota.

Ittelson, 1970 berpendapat bahwa, persepsi terhadap lingkungan sangat berbeda-beda tergantung pada :

- a. skala
- b. efek dari pergerakan
- c. perubahan tekstur
- d. perubahan pandangan (sequential)
- e. pandangan baru yang ditambahkan

Persepsi yang diakibatkan oleh kecepatan berjalan tergantung pada hubungan objek dengan latar belakangnya. Berjalan kaki dari suatu tempat ke tempat lain dengan langkah yang sama, akan menghasilkan "*serial vision*".



Gb. II.9. Serial Vision pada Istana Rashtrapathi Bhawan

Sumber : Gordon Cullen, Town Scape

Persepsi yang terbentuk melalui proses penginderaan sangat tergantung pada reseptor system yang dimiliki. Sistem visual (indera mata) merupakan salah satu sistem penerima (*reseptor system*) yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indra lain pada kondisi normal. (Hall, 1966).

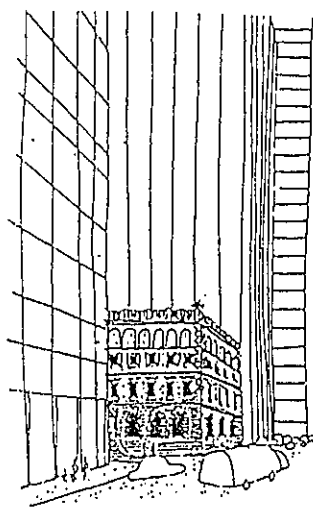
Berkaitan dengan kemampuan pandangan manusia, Spreiregen, 1965, mengklasifikasikan pandangan normal dalam beberapa bagian menurut jaraknya :

- * pada jarak 1.220 m, merupakan jarak maksimum untuk melihat manusia.
- * pada jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktifitas yang dilakukan.
- * pada jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang.

- * pada jarak 10,2 m, merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
- * pada jarak 3,1 m, merupakan jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
- * pada jarak 0,8 m, merupakan jarak untuk melakukan penelitian secara detail terhadap seseorang.

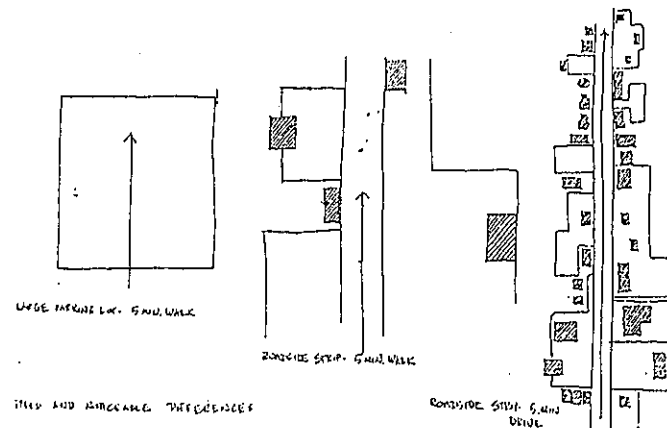
Faktor-faktor jarak pandang tersebut dalam kondisi penerangan yang cukup.

Perhatian terhadap sesuatu yang berbeda yang dapat diperhatikan dari sekelompok benda tergantung dari berapa elemen yang dapat diperhatikan. Sebagai contoh adalah sebuah gereja kecil yang sama diantara bangunan-bangunan tinggi dan sebuah bangunan kuno diantara bangunan baru akan mudah diperhatikan karena tampak berbeda. (Amos Rapoport, 1971).



Gb. II.10. Perbedaan Yang Dapat Diperhatikan,
 Dengan Dominasi Pada Elemen Yang Kecil
 Sumber : Amos Rapoport, 1971

Efek dari skala dan kecepatan dari pergerakan pejalan kaki dan pengendara motor akan berbeda. Pejalan kaki lebih akan menikmati suasana sedangkan pengendara karena kecepatannya harus lebih berkonsentrasi. Pada kecepatan yang tinggi elemen akan terkelompokkan sedangkan pada kecepatan rendah elemen-elemen lebih mudah dicerna.



Gb. II.11. Kecepatan dan Perbedaan Yang Dapat Diperhatikan

Sumber : Amos Rapoport, 1971

Menurut Utterman, 1984, seperti perancangan jenis jalan lainnya, perancangan jalur pejalan kaki mempunyai beberapa kriteria penting yang harus diperhatikan sebagai berikut :

1. Keamanan (*safety*)

Pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor.

2. Menyenangkan (*convenience*)

Pejalan kaki harus memiliki rute sepintas mungkin (jarak paling pendek) bebas dari hambatan dari satu lokasi ke tujuan lokasi lain.

3. Kenyamanan (*comfort*)

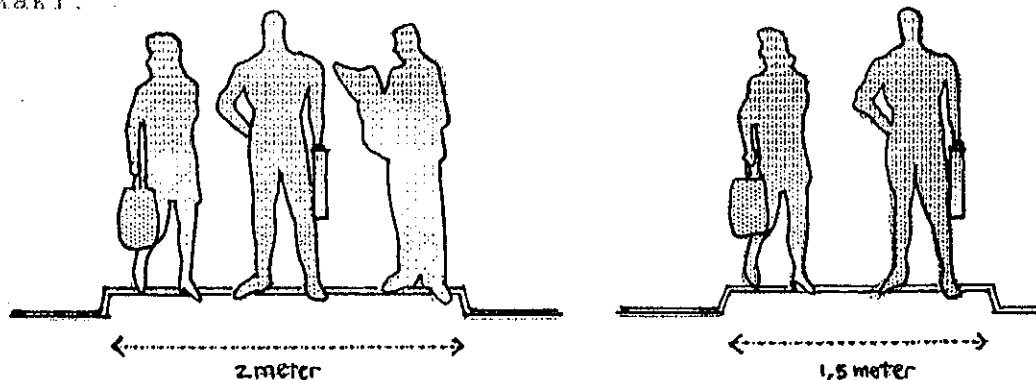
Pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui, seperti kendaraan mobil berjalan di jalan bebas hambatan.

4. Daya tarik (*attractiveness*)

Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

Dimensi ruang *pedestrian* yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 orang minimal dibuat dengan dimensi 1.50 meter. Aktivitas *pedestrian* memiliki lingkup dan kompleksitas pergerakan yang lebih daripada jenis transportasi lainnya, terutama di kawasan perdagangan.

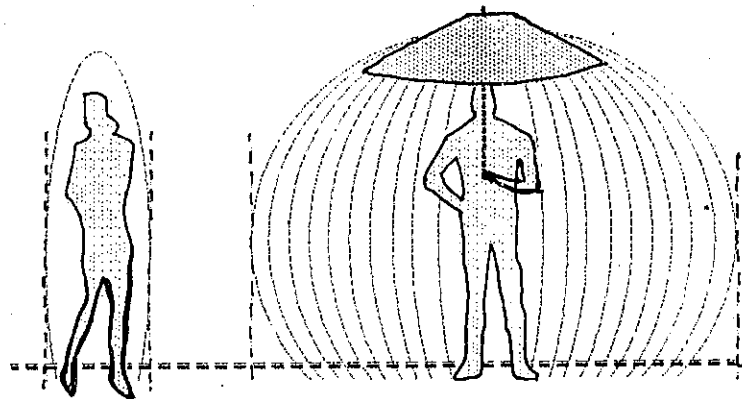
Untuk itu perlu adanya suatu ruang yang memiliki kualitas tinggi (*high quality space*) yang memberikan tempat besar bagi aktivitas pejalan kaki, serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas. Sehingga akan menciptakan pergerakan yang lancar, kegiatan sosialisasi serta kenyamanan bagi pejalan kaki.



1.6. Perilaku Pejalan Kaki

Studi dari perilaku pejalan kaki ini untuk merespon lingkungan/ruang yang dibutuhkan pejalan kaki untuk sirkulasinya. Dalam menilai perilaku pejalan kaki ini dapat dilihat adanya perilaku yang bersifat individual dan perilaku yang bersifat grup/kelompok.

KARAKTER PERILAKU PEJALAN KAKI



Gb. II.12. Karakter Perilaku Pejalan Kaki

Sumber : Brambilla, 1977.

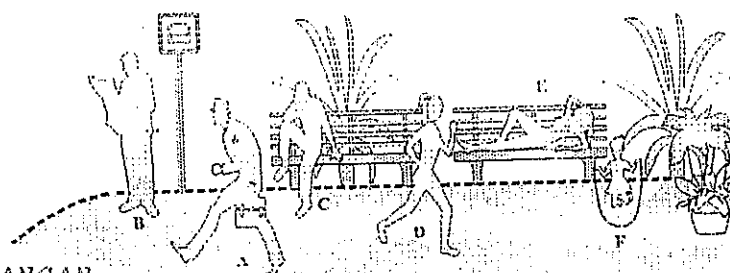
Perilaku dari pejalan kaki dapat berbeda-beda tergantung kondisi dan aktivitasnya. Sebagai contoh besaran ruang seorang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki dapat berubah dengan drastis tergantung pada cuaca. Pada saat hujan, seseorang yang menggunakan payung akan memenuhi ruang sepuluh kali lebih besar dari biasanya yang dibutuhkan untuk berjalan (lihat gambar II.12).

Sementara itu faktor psikologi juga mempengaruhi pergerakan pejalan kaki. Besaran ruang yang tersedia

mempunyai efek terhadap perilaku manusia. Jika ruang yang tersedia terlalu sedikit bagi pejalan kaki untuk melakukan aktivitasnya, maka arus pejalan kaki yang sebenarnya akan terganggu. Pada dasarnya pejalan kaki perlu untuk dapat memilih antara dua hal, misal : orang dapat memilih apakah ingin duduk bersama-sama dengan orang lain atau tidak, berpartisipasi atau hanya mengamati. Kesemua perilaku manusia tersebut dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial, dan pantangan (hal-hal yang tabu). Kecenderungan seperti inilah yang bisa menjadikan tolok ukur penilaian perilaku manusia (Brambilla, 1977).

Adanya pembatasan-pembatasan fisik di luar pejalan kaki akan memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Brambilla, 1977). Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki, karena jika tidak terdapat elemen pendukung tersebut hanya sedikit saja orang yang mau berjalan di atasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan. Secara umum kegiatan pejalan kaki dapat digolongkan menjadi enam, yaitu berjalan, berdiri, duduk, berbaring, berlari dan bermain. Berjalan, berdiri dan duduk adalah kegiatan yang paling banyak dilakukan.

KEGIATAN PEJALAN KAKI



KETERANGAN :







- | | |
|----------------------|-----------------------|
| A. Kegiatan Berjalan | D. Kegiatan Lari |
| B. Kegiatan Berdiri | E. Kegiatan Berbaring |
| C. Kegiatan Duduk | F. Kegiatan Bermain |

Gb. II.13. Karakter Pejalan kaki

Sumber : Brambilla, 1977

Keenam kegiatan tersebut diatas berdasar kepentingannya masih dapat dibagi lagi dalam tiga jenis kegiatan, yaitu *necessary activity*, *optional activity* dan *following activity*. *Necessary activity* (kegiatan utama) meliputi kegiatan berjalan untuk berbelanja, berdiri menunggu bis, dan duduk istirahat setelah berjalan lama. Kegiatan ini berjalan terus tanpa terpengaruh kondisi dan cuaca. *Optional activity* (kegiatan tambahan) meliputi jalan-jalan santai, berdiri untuk menikmati pemandangan, duduk berjemur dan melihat pemandangan yang lalu-lalang (Brambilla, 1977).

Dalam perancangan "pathway". Dimensi untuk menampung berjalan untuk 2 orang saat berpapasan perlu dipikirkan. Namun juga tempat dimana yang bersangkutan dapat berhenti (*The Optional activity*) dan duduk berjemur matahari perlu dirancang untuk membantu agar orang-orang dapat bercakap-cakap bersama. (*The Following activity*).

	The quality in the built environment	
	Bad quality	Good quality
necessary activity		
Optional activity		
Following activity (social)		

Tabel II.1. Proses Aktivitas

Sumber : Jan Gehl, 1980

Proses aktivitas yang baik apabila kegiatan tambahan (*optional activity*) lebih besar daripada kegiatan utama (*necessary activity*) dan kegiatan sosial (*following activity*).

Sebaliknya, suatu proses aktivitas dikatakan buruk apabila kegiatan utama (*necessary activity*) lebih besar daripada kegiatan tambahan (*optional activity*) dan kegiatan sosial (*following activity*).

2. Teori Tentang Ruang Publik

2.1. Pengertian

Berbagai konsep tentang ruang publik (*public space*) dikutip oleh Madanipour, 1996, dalam bukunya

yang berjudul *Design of urban Space* adalah sebagai berikut :

These concepts are echoed in various definitions of public space. Carr et al. (1992) : regard public space as "the common ground where people carry out the functional and ritual activities that bind a community, whether in the normal routine of daily life or in periodic festivities". It is "*the stage upon which the drama of communal life unfolds*" (Carr et al., 1992). For Walzer (1986); "Public space is space we share with strangers, people who aren't our relatives, friends, or work associates. It is space for politics, religion, commerce, sports; space for peaceful coexistence and impersonal encounter. These character of public space "*expresses and also conditions our public life, civic culture, everyday discourse*". Francis Tibbatts (1992) saw the public realm as, "all the part of urban fabric to which the public have physical and visual access. Thus, it extends from the streets, parks and square of town or city into the building which enclose and line them." The public realm is, therefore, "the most important part of our town and cities. It is where the greatest amount of human contact and interaction take place."

Dari kutipan tersebut dapat dijabarkan bahwa ruang publik kota adalah lahan yang digunakan masyarakat untuk kegiatan fungsional maupun ritual yang melibatkan komunitas dalam bentuk kegiatan sehari-hari maupun

secara periodik. Dapat pula diartikan sebagai tempat berlangsungnya kegiatan politik, religius, komersial, olahraga atau untuk ketenangan pribadi. Ruang publik menunjukkan karakter dari kehidupan politik, budaya masyarakat dan kehidupan keseharian. Pada intinya sebagai tempat masyarakat mengadakan kontak dan berinteraksi.

Ruang publik juga digunakan untuk kepentingan "privat" dengan tujuan untuk menjual sesuatu, bertaman atau untuk mendapatkan tempat untuk eksistensi diri. Juga sebagai tempat suatu komunitas melakukan tindak kriminal maupun mengadakan protes (demonstrasi).

Secara lebih khusus ruang publik dapat dibagi menjadi dua yaitu yang bersifat terbuka (*exterior*) seperti jalan, taman, lapangan, trotoar, ruang terbuka hijau (*landscape*), pelataran, dan sebagainya dan ruang publik yang bersifat tertutup (*interior*) yang oleh Hertberger (1992), disebut sebagai ruang publik dalam lingkungan yang berkonstruksi seperti stasiun, bangunan ibadat, pusat perbelanjaan, museum, terminal dan bandara.

Dari sifatnya ruang publik dapat dibagi menjadi dua bagian yang bersifat komersial dan nonkomersial. Kebutuhan akan ruang publik yang bersifat nonkomersial ini tampaknya tidak cukup terpenuhi di perkotaan.

Menurut Gunawan Tjahjono, 1994, dalam ruang kota, anak kecil perlu ada ruang gerakanya yang sebagian besar mengikut sertakan orangtuanya. Anak umur sekolah butuh

ruang gerak berbeda tingkat kuantitas maupun kualitas agar dapat menyerap pengalaman ujicoba dan belajar. Remaja menuntut intensitas gerak lebih jauh dan bervariasi dalam jangkauannya. Orang dewasa perlu tempat kerja, rekreasi, sosialisasi dan aktualisasi diri. Orang tua ingin ruang gerak yang lebih khusus karena kemunduran fisik, dan jangkauan gerak yang berbeda dari kelompok umur lain. Dengan keberagaman karakter dari pengguna ruang kota tersebut, maka ruang kota diharapkan dapat mengakomodasikan semua warganya dari berbagai tingkatan umur.

Hubungan antar warga disini diutamakan pada kontak bisnis masyarakatnya. Pada lingkungan masyarakat tradisional selalu tersedia dalam berbagai bentuk (*public space*). Mulai dari pekarangan komunal, lapangan desa, lapangan di lingkungan rukun tetangga sampai ke alun-alun yang berskala kota. Ruang publik bagi warga yang meninggal duniapun yang berupa kuburan umum, sudah disiapkan bahkan untuk beberapa generasi.

Contoh lain ruang publik seperti pada tiap sekolahan di masa silam boleh dikata pasti memiliki ruang publik, paling tidak berupa lapangan olahraga. Sekolahan setingkat SD umumnya memiliki lapangan kasti, setingkat SLTP memiliki lapangan volley dan setingkat SLTA memiliki lapangan sepakbola.

Bermacam-macam ruang publik, baik yang skala RT, RW, desa, maupun kota terbuka maupun tertutup itu, dipertahankan terus dari waktu ke waktu oleh segenap

warga masyarakat. Rasa memiliki diantara mereka sangat kuat, tidak ada yang berani menggusur untuk kepentingan lainnya.

2.2. Fungsi Dan Kebutuhan Ruang Publik

Kawasan ruang publik dibahas dalam teori ini berkaitan dengan lokasi obyek penelitian Kawasan Pasar Johar. Ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktifitas tertentu dari pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok (Rustam Hakim, 1987). Batasan pola ruang publik adalah:

- bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan
- dapat digunakan oleh publik (setiap orang)
- memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan

Menurut Rustam Hakim, 1987, fungsi ruang publik antara lain adalah :

- a. tempat bermain dan olah raga
- b. tempat bersantai
- c. tempat sosial komunitas
- d. tempat peralihan/tempat menunggu
- e. tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar
- f. penghubung antara satu tempat dengan tempat lain
- g. pembatas jarak antar bangunan
- h. tempat berdagang

Ruang publik dapat terbentuk dari kumpulan bangunan yang mengitari *open space*, bangunan sebagai pendukung fasilitas dan sekaligus sebagai pelindung terhadap kondisi luar dan dapat menciptakan *courtyard*.

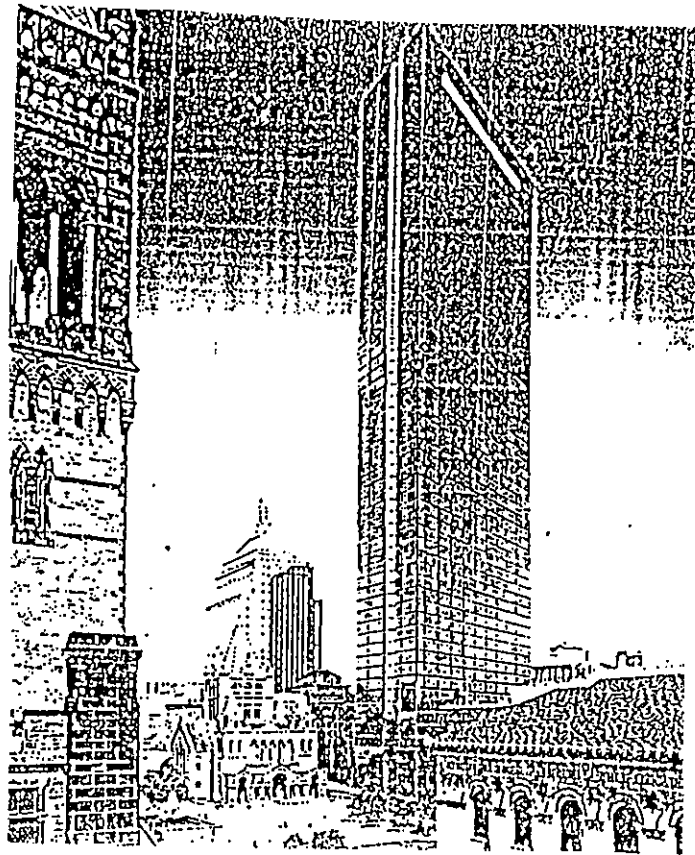
Ruang publik dipengaruhi oleh :

- elemen pembentuk ruang (jalan, plaza, jalur pejalan kaki dan lain-lain)
- keterkaitan dengan sistem linkage yang ada
- aktivitas utama di ruang publik
- faktor kenyamanan
- faktor keterkaitan antara "*private domain*" dan "*public domain*"

Kebutuhan warga kota pada ruang publik diperlukan untuk memenuhi kebutuhan yang menunjang segala aktivitas warga kotanya, misalnya :

- a. Kebutuhan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota

Hal ini diperlukan terutama di kawasan padat di pusat kota dan menikmati bangunan arsitektur yang mempunyai nilai arsitektur tinggi yang dikonservasikan. Manusia dalam memandang wajah kota memerlukan jarak pandang, sehingga dapat menikmati pemandangannya. Untuk itu diperlukan ruang publik pada *open space* sebagai tempat berpijak dalam menikmati pemandangan kota tersebut.

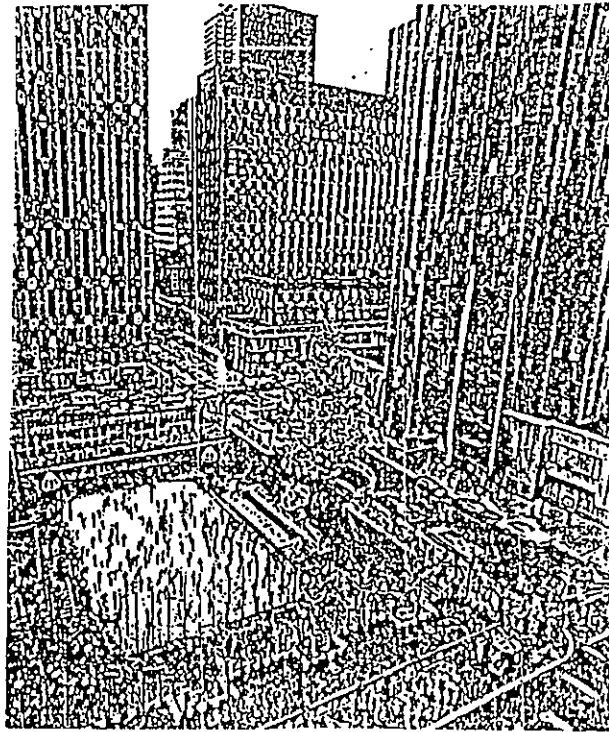


Gb. II.14. John Hancock Tower, Boston, Massachusetts,
Berdampingan Dengan Bangunan Yang Dikonsevasikan
Ruang Terbuka Kota Sebagai Tempat Berpijak Dalam
Memandang Pemandangan Kota

Sumber : R. Trancik; Finding Lost Space, 1986

b. Kebutuhan Rekreasi dan Berkomunikasi.

Pusat kota merupakan akumulasi berbagai kegiatan, tampak sibuk ketika hari-hari kerja. Kesibukan para pekerja ini perlu tempat rekreasi ketika waktu istirahat maupun pada hari-hari libur. Tempat rekreasi merupakan tempat berkumpulnya para warga kota ini terjadi komunikasi antar warga (hubungan bermasyarakat).



Gb. II.15. Rockefeller Plaza, New York

Area Berkumpulnya Warga Kota Untuk

Berekreasi Dan Berkomunikasi

Sumber : R. Trancik; Finding Lost Space, 1986

c. Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain

Kegiatan manusia dalam menjalankan kehidupan dilakukan dengan pergerakan dirinya maupun pergerakan menggunakan mesin (mobil, sepeda motor, dan lain sebagainya). Dalam melakukan pergerakan ini manusia memerlukan sarana berupa ruang publik pada ruang terbuka, seperti jalan umum, pedestrian, koridor, dan lain sebagainya.

2.3. Pola Urban Open Space

Bentuk open space dapat berupa lorong (corridor), ruang antar bangunan, ruang pada sudut bangunan, square dan sebagainya.

Secara garis besar pola-pola (pattern) urban open space, sebagai berikut :

1. Sudut Bangunan

Disini diperlukan sumbangan privat domain untuk memberikan konstribusinya bagi kepentingan publik.

Penyelesaian sudut bangunan pada kapling sudut ini memiliki variasi yang beragam, yang utama perlu adanya penyelesaian kapling sudut dengan mempertimbangkan "*urban open space*" sebagai "*Publik Space*".

Untuk menghadirkan *open space* memiliki nilai kuantitatif yang diperlukan masing-masing individu dengan pertimbangan kepentingan umum.

Selain itu diperlukan juga pertimbangan lokasi dan suasana yang tepat dengan sentuhan manusia.

2. Lorong (Corridor)

Skala lorong (corridor) sebagai ruang luar sangat bervariasi, skala kecil (lorong antar bangunan) sampai skala besar (lorong jalan raya). Fungsi koridor biasanya sebagai jalan sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih.

Sedangkan pengertian ruang terbuka kota menurut Spreiregen, Urban Design "The Architecture of Town And City, (1965 hal 74) ialah seperti halnya ruang dalam arsitektur, dapat berdiri sendiri, tidak

berhubungan dengan ruang didekatnya atau mungkin dihubungkan dengan ruang lain yang dapat dinikmati dengan bergerak dari ruang satu ke ruang lain.

Ruang Terbuka kota direncanakan dengan maksud untuk memperlihatkan linkage ruang, atau menunjukkan arah sirkulasi utama. Biasanya ruang terbuka kota terbentuk dari fasade bangunan dan lantai kota. Contoh: jalan, pedestrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olahraga. Ruang terbuka dapat berbentuk lorong (corridor), ruang antar bangunan, ruang pada sudut bangunan, square dan sebagainya.

Menurut Roger Trancik, ruang terbuka kota dapat dibagi menjadi 2 yaitu : *hard space* dan *soft space*. *Hard Space* merupakan segala sesuatu yang secara prinsip dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat untuk bersama sebagai kegiatan bermasyarakat. *Soft Space* segala sesuatu yang didominasi oleh lingkungan alam, dapat berbentuk taman, kebun, jalur hijau untuk rekreasi.



Gb. II.16 Tempat Rekreasi Pada Suatu Taman Di Kota, Memperlihatkan Kelompok Masyarakat Pada Suatu Kegiatan Yang Sedang Dilaksanakan Di Lucky Baldwin Los Angeles

Sumber : James N, Cox "Recreation Places", 1958 : 142

Karakter koridor ruang terbuka terbentuk dari perbandingan (skala) elemen pembentuknya serta perbandingan dengan skala manusia, makin besar atau lebar jalan dibandingkan dengan elemen vertikal di sisinya, semakin kabur kesan keruangannya.

3. Teori Tentang Perilaku

3.1. Pemenuhan Kebutuhan Manusia

Dalam kehidupan manusia, kebutuhan merupakan sesuatu yang mutlak, sehingga harus tercipta suatu keseimbangan antara fungsi, kegiatan serta mencerminkan identitas manusianya.

Menurut Abraham Maslow, 1984 (dalam Susi Wijayanti, 2000) terdapat tingkatan alami dalam kebutuhan manusia, yang diwujudkan dalam suatu hirarki, yaitu :

1. Kebutuhan fisik (*psychological needs*), yaitu makan, minum, tidur, dan sebagainya.
2. Kebutuhan keamanan (*Security*), rasa aman pada diri manusia dapat digolongkan menjadi dua bagian :
 - * Keamanan fisik, yaitu rasa aman yang didapat secara lahiriah, seperti berlindung di dalam rumah, menghindari bahaya binatang buas ataupun iklim dan cuaca.
 - * Keamanan ekonomi, yaitu keinginan manusia untuk tidak mengalami kerugian secara materiil (mencari keuntungan).

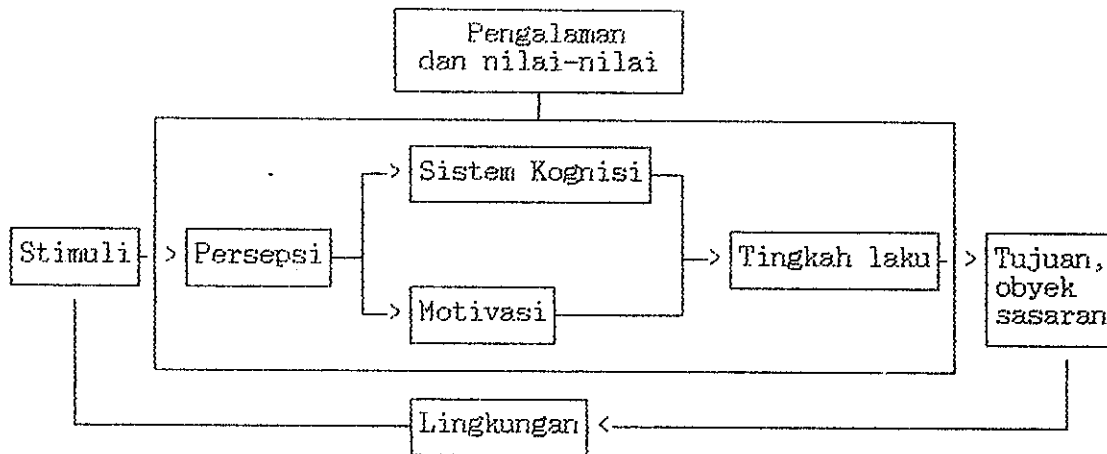
3. Kebutuhan pengakuan dan cinta; cinta, persahabatan, identitas dan sebagainya.
4. Kebutuhan penghargaan (*esteem need*); popularitas, harga diri, pengakuan diri kecenderungan manusia untuk diakui martabatnya oleh lingkungan.
5. Kebutuhan aktualisasi diri; kehendak manusia untuk memenuhi segenap keperluannya, pengakuan akan keberadaannya, dan pengembangan diri.

3.2. Proses Terbentuknya Perilaku Manusia

Untuk dapat memahami perilaku manusia, maka pemahaman terhadap proses terbentuknya perilaku harus dipahami secara jelas. Pemahaman ini penting untuk mengetahui posisi dan peran aspek visual dalam mempengaruhi perilaku manusia. Pemahaman proses terbentuknya perilaku manusia diperlukan untuk menentukan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya.

Dengan mengetahui hal ini, maka dalam pengaturan lingkungan binaan kota dapat lebih diarahkan untuk dapat mempengaruhi perilaku pejalan kakinya sesuai dengan fungsinya. Pola tingkah laku atau perilaku manusia (*Behavior*) terbentuk melalui suatu proses perpaduan dari beberapa aspek yang rumit mulai dari rangsangan (*stimulus* atau *input*) membentuk persepsi yang kemudian terbagi atas sistem kognisi dan motivasi

dan membentuk pola perilaku sebagai dasar suatu tindakan (output) seseorang. (Tanujaya, 1988).



Gb. II.17. Diagram Proses Terbentuknya Pola Perilaku Manusia

Sumber : Tanujaya, 1988

Proses interaksi manusia terhadap lingkungannya, pertama kali melalui penginderasannya terhadap lingkungan yang membentuk persepsi, setelah itu diproses secara bersamaan antara alam kesadaran (kognisi) yang dipengaruhi faktor budaya dan pengalaman dengan motivasi dan minatnya membentuk pola tingkah laku sebagai tindakan manusia.

Dalam kondisi normal, indera penglihatan (visual) mempunyai peran penting dari pada indera lain dalam mempengaruhi perilaku manusia karena kecepatan rangsangan tinggi dan jarak jangkauan yang lebih jauh.

3.3. Perilaku Konsumen

Usaha pemasaran akan lebih berhasil jika hanya ditujukan kepada konsumen tertentu saja dan bukannya pada masyarakat keseluruhan. Pendekatan kepada konsumen yang paling baik adalah memilih kelompok tertentu yang dituju dan menentukan marketing mix (produk, harga, distribusi, promosi) yang dapat memenuhi keinginan mereka (Basu Swastha, 1987). Faktor yang mempengaruhi keputusan membeli adalah berbeda-beda untuk masing-masing pembeli tergantung dari : kebudayaan, kelas sosial, keluarga, kepribadian, sikap, kepercayaan dan konsep diri. Kelas sosial masyarakat menurut Basu Swastha dapat mempengaruhi pandangan dan tingkah laku pembeli, meliputi :

1. Golongan atas

Golongan ini meliputi pengusaha kaya, pejabat tinggi.

2. Golongan menengah

Golongan ini meliputi karyawan instansi pemerintah, pengusaha menengah.

3. Golongan rendah

Golongan ini meliputi buruh pabrik, pegawai rendah/kecil, tukang becak.

Pembagian ke dalam tiga golongan ini bersifat relatif. Dasar yang dipakai dalam penggolongan ini adalah tingkat pendapatan, macam perumahan, lokasi perumahan.

Dilihat dari perilaku, pengunjung kawasan pasar Johar dalam membeli dan memilih, dimana rasa, harga dan kecepatan berbelanja menjadi kriteria utama. Mereka tidak malu membeli sesuatu di pedagang kaki lima, karena hal ini dianggap lebih menguntungkan.

3.4. Interaksi Sosial Manusia dengan Lingkungannya

Manusia sebagai makhluk sosial selalu berusaha melakukan interaksi dengan manusia lain. Kondisi lingkungan sangat berpengaruh pada kegiatan interaksi.

Menurut Soekanto (1982) interaksi sosial adalah hubungan timbal balik antara satu individu dengan individu lain, individu dengan kelompok lain dan antara satu kelompok dengan kelompok lain. Soekanto (1982) menggambarkan bahwa interaksi sosial sudah terjadi pada individu yang bertemu muka, meskipun tidak saling berbicara atau saling bertukar tanda-tanda. Masing-masing individu sudah menyadari adanya pihak lain yang menyebabkan perubahan perasaan.

Gerungan (1991) menyatakan bahwa didalam melakukan interaksi terjadi proses adaptasi atau penyesuaian diri baik antar individu atau antara individu dengan lingkungan fisik. Dalam proses penyesuaian diri berarti seseorang dapat mengubah dirinya agar sesuai dengan lingkungannya (*autoplastis*) atau sebaliknya seseorang dapat mengubah lingkungannya agar sesuai dengan keadaan atau keinginannya (*aloplastis*).

Menurut Soekanto (1982) syarat terjadinya interaksi sosial adalah adanya kontak dan komunikasi. Kontak terjadi tanpa sentuhan misalnya seseorang berbicara dengan orang lain. Kontak terjadi bila ada tanggapan dan tindakan yang dilaksanakan oleh seseorang. Individu atau kelompok mempunyai hasrat untuk melakukan interaksi sosial maupun untuk privasi. Di satu pihak individu atau kelompok ingin mempertahankan diri dengan teritori dari keadaan yang tidak diinginkan, dan yang sama penting seringkali juga ingin membagi ruang dengan teman atau orang yang masuk ke dalam ruangnya (Sears, 1991). Individu atau kelompok memilih privasi atau interaksi, tergantung dengan siapa berkomunikasi, dalam kegiatan apa, kapan waktunya dan dimana tempatnya. (Rapoport, 1977).

Gifford (1987) menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi. Edward T. Hall (1966) menguraikan tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial, yang disebut *Proxemic*. *Proxemic* adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial.

Hall (1966) mengembangkan empat klasifikasi dari jarak pribadi, yaitu :

1. Jarak intim

- Fase dekat (0-15 cm). Merupakan jarak kasih sayang dan perlindungan, pandangan tidak tajam dan vokal tidak lagi memegang peranan banyak dalam jarak ini.

- Fase jauh (15-45 cm), merupakan jarak sentuhan, pandangan distorsi karena terlalu dekat, suara rendah (berbisik) dan bau jelas tercium.

2. Jarak pribadi

- Fase dekat (0.45 - 0.75 cm), merupakan jarak dominasi karena berada dalam jangkauan pandangan distorsi, karena fokus melelahkan, tetapi tiga dimensi maupun tekstur jelas. Pada jarak ini hubungan manusia mempengaruhi perasaannya. Sebagai contoh seseorang berjarak dengan orang yang dia kenal akan berlainan kesannya dibandingkan jika orang tersebut belum dia kenal.
- Fase jauh (0.75-1.20 m), pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang atau pelan, jarak yang memadai untuk pembicaraan soal-soal pribadi.

3. Jarak sosial

- Dekat (1.20 - 2.10 m) merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal. Orang yang bekerja sama atau dalam pertemuan-pertemuan menjaga jarak ini. Jika satu pihak duduk dan lainnya berdiri, akan memberi kesan dominasi.
- Fase jauh (2.10 - 3.00 m). Pada jarak ini manusia dapat dilihat utuh tanpa banyak menggerakkan mata,

seperti jarak bila orang memamerkan pakaian, pandangan terlihat penuh tetapi tidak terlalu detail. Jarak fase jauh merupakan jarak yang dekat untuk hubungan formal bisnis dan sosial, dimana harus dijaga adanya kontak visual.

4. Jarak publik

- Fase dekat (3.60 - 7.5 m), merupakan jarak yang memadai untuk orang yang belum saling mengenal, karena pada jarak ini seseorang masih dapat menghindar atau bertahan jika terancam. Suara keras, cara berbicara dan gaya bahasa berubah dan berhati-hati (formal).
- Fase jauh (lebih besar dari 7.5 m). Merupakan jarak yang tepat antara tokoh dengan massa. Pada jarak ini suara normal dan ekspresi tidak begitu jelas sehingga membutuhkan pengeras suara dan penunjang seperlunya. Dibutuhkan gerakan-gerakan untuk memperkuat ekspresi, pengucapan harus jelas dan tidak boleh terlalu cepat. Jarak ini juga mempengaruhi penampilan.

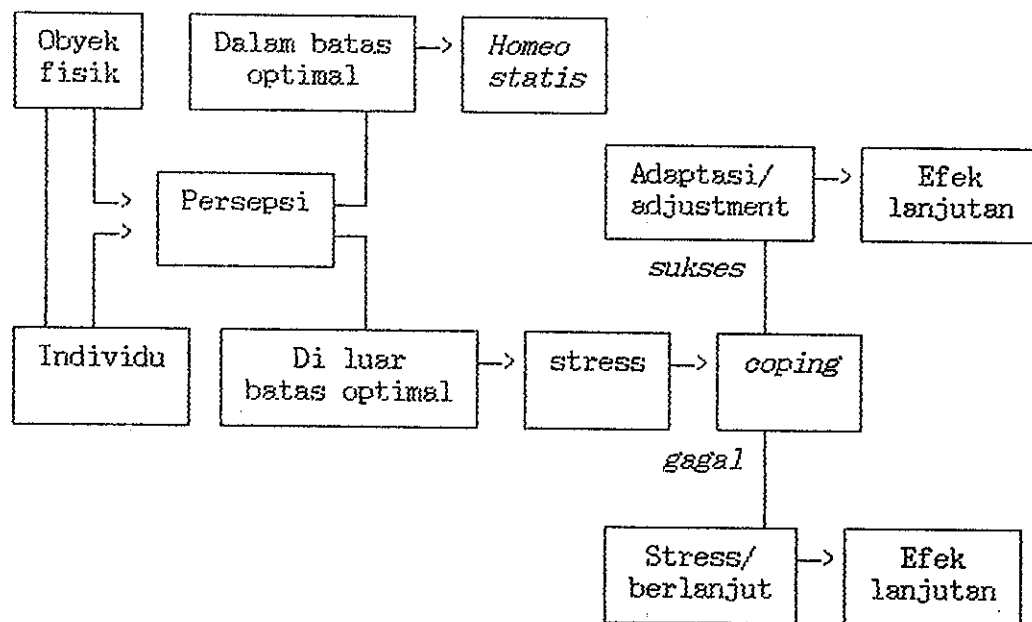
Pemahaman terhadap perilaku manusia, dapat diawali dengan memahami proses terbentuknya perilaku tersebut serta mengetahui faktor-faktor penting yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Manusia menginderakan obyek di lingkungannya, hasil pengindraannya diproses, sehingga timbul makna tentang obyek tersebut. Ini dinamakan dengan persepsi, yang selanjutnya menimbulkan reaksi (Wirawan, 1992).

Persepsi merupakan proses untuk memperoleh informasi dari dan tentang lingkungan seseorang (Jon Lang, 1987).

Dalam hal interaksi manusia dengan lingkungannya, manusia akan selalu berusaha untuk memperoleh keselarasan dengan lingkungannya. Hal ini dimungkinkan dengan adanya kemampuan kognitif untuk mengadakan reaksi-

reaksi tertentu terhadap lingkungan yang memuat hal-hal tertentu yang menarik minatnya dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhannya.

Proses hubungan dengan lingkungan yang terjadi sejak individu berinteraksi melalui penginderaan sampai terjadinya reaksi, digambarkan dalam skema persepsi oleh Paul A. Bell (1976).



Gb. II.18. Skema Persepsi

Sumber : Wirawan, 1992

Dalam skema tersebut terlihat bahwa tahap paling awal dari hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara individu dengan obyek-obyek di lingkungannya. Obyek tampil dengan kemanfaatannya masing-masing sedangkan individu datang dengan sifat-sifat individunya, pengalaman masa lalunya, bakat, minat, sikap dan berbagai ciri pribadi masing-masing.

Hasil interaksi individu dengan obyek menghasilkan persepsi individu tentang obyek tersebut. Jika persepsi berada dalam batas optimal, maka individu dikatakan dalam keadaan *homeostatis*, yaitu keadaan yang serba seimbang dan biasanya selalu ingin dipertahankan oleh setiap individu karena menimbulkan perasaan yang menyenangkan. Sebaliknya, jika obyek dipersepsikan di luar batas optimal, maka individu akan mengalami stress. Terjadi peningkatan energi, sehingga harus dilakukan *coping* untuk menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya. Penyesuaian diri individu terhadap lingkungannya disebut dengan adaptasi, sedangkan penyesuaian lingkungan terhadap individu disebut *adjustment*.

Dalam hal interaksi manusia dengan lingkungannya, manusia akan selalu berusaha memperoleh keselarasan dengan lingkungannya. Hal ini dimungkinkan dengan adanya kemampuan kognitif untuk mengadakan reaksi-reaksi tertentu terhadap lingkungan yang memuat hal-hal tertentu yang menarik minatnya dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhannya.

Kualitas lingkungan sangat bergantung pada lingkungan proses aktifitas. Menurut Gehl (1980), proses aktifitas digambarkan melalui 3 langkah, yaitu :

1. *The necessary activity*, yaitu kegiatan utama.
2. *The optional activity*, yaitu kegiatan tambahan.
3. *The following activity*, yaitu kegiatan pengikut.

The necessary activity merupakan faktor utama perancangan yang dominan, tetapi pada saat yang sama

the optional activity dan *following activity* perlu sekaligus dipikirkan.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedojo (1986) lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Konsep kunci bagi analisis perilaku manusia dalam arsitektur adalah pelataran perilaku, yang dapat diterapkan untuk tujuan arsitektur sebagai dasar analisis interaksi lingkungan perilaku. Gary T. Moore (dalam Snyder, 1989). Barker (1968, dalam Wirawan, 1992) menyatakan bahwa tingkah laku tidak hanya ditentukan oleh lingkungan atau sebaliknya, melainkan keduanya saling menentukan dan tidak dapat dipisahkan. Tingkah laku dipengaruhi oleh lingkungan fisik (*physical milieu*) dan pola tingkah laku baku (*standing pattern of behaviour*). Teori psikologi ekologi yang dikemukakan oleh Barker secara khusus mempelajari hubungan timbal balik antara lingkungan dengan tingkah laku, dan memandang set tingkah laku (*behaviour setting*) sebagai faktor tersendiri. Set tingkah laku adalah pola tingkah laku kelompok (bukan tingkah laku individu) yang terjadi sebagai akibat kondisi lingkungan tertentu (*physical milieu*).

Menurut Gary T. Moore dalam Snyder, tujuan arsitektur yang cocok adalah merancang kembali pelataran maupun menghilangkan sumber-sumber ketidakcocokan sementara membiarkan kecocokannya tetap utuh.

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu (termasuk kumpulan individu-individu yang membentuk kelompok atau kelompok) dan organisasi atau institusi dalam satu sistem interaksi yang mengikutsertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen, yaitu (1) tempat (*setting*), (2) fenomena perilaku, dan (3) kelompok pemakai (organisasi dan individu). Organisasi dapat dipandang sebagai institusi atau pemilik yang mempunyai hubungan dengan *setting*.

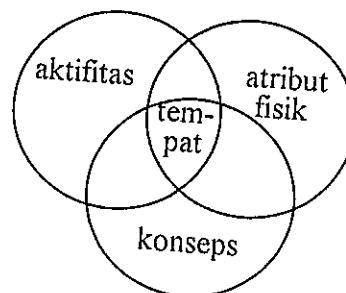
Menurut Weisman (1981) individu juga dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi di dalam *setting*. Proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan yang disebut konsep atribut. Termasuk dalam atribut, adalah indra perangsang, kenyamanan, aktifitas, kesesakan, sosialitas, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas, makna.

Atribut menurut Weisman (1981) :

1. Indra perangsang; Kualitas dan intensitas perangsang sebagai pengaruh yang dirasakan oleh manusia.
2. Kenyamanan; Suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang 'sesuai', kepada panca indra dan antropometrik, disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. Antropometrik adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan disebut juga faktor manusiawi atau dalam penerapan ergonomik, masih dalam jangkauan yang menyenangkan bagi kondisi fisik manusia.
3. Aktifitas; Perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi di dalam suatu lingkungan.
4. Kesusakan; Situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan *personal space*-nya.
5. Sosialitas; Tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu *setting*. Suatu tingkat dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial yang dihubungkan secara langsung pada susunan tempat duduk dan meja dari suatu ruang umum. Jarak antar perseorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi diantaranya perseorangannya.

6. Privasi;
7. Kontrol; Kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi ruang.
8. Aksesibilitas; Kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan, maksudnya yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual. Menurut Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996) sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan kelayakan lebar minimum 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 m. Selain itu juga harus memperhatikan kelancaran sirkulasi dalam arti tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan. Hal ini berlaku juga terhadap komponen lingkungan bangunan untuk memenuhi akses dan komponen *setting*. Visual berarti visibilitas yaitu terlihat atau nampak jelas termasuk akses dan komponen *setting*. Menurut Hesselgren, 1975 (dalam Susi Wijayanti, 2000), visibilitas berkaitan dengan "jarak" yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.
9. Adaptabilitas; Kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.
10. Makna; Kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna individual atau kebudayaan bagi manusia.

David Canter (1977) berpendapat bahwa, suatu ruang atau tempat merupakan akumulasi hubungan antara aktifitas, atribut fisik dan konsepsi.



Gb. II.19. Diagram model tempat/ruang

Sumber : David Canter, 1977

Diagram model tempat/ruang tersebut menggambarkan :

- tingkah laku apa yang diperkirakan akan terjadi
- parameter fisik tempat tersebut
- konsepsi yang dimiliki mengenai tingkah laku pada lingkungan fisik tersebut.

Tingkah laku yang diperkirakan terjadi dalam pembentukan suatu tempat/ruang berkaitan dengan pemakai. Mead; 1934, Kelly; 1955, dan Secord; 1972 (dalam Canter; 1977) menyatakan bahwa tingkah laku manusia mempunyai hubungan erat dengan cara dia berpikir. Bagaimana sikap dan tingkah laku pejalan kaki sepanjang jalan koridor H. Agus Salim perlu diketahui apa yang dipikirkan dan bagaimana dia berpikir. Pemahaman terhadap situasi dapat menjadi sesuatu yang mempengaruhi tingkah laku.

3.5. Motivasi

Motivasi merupakan akar dari perilaku, sehingga motivasi yang berbeda akan menghasilkan perilaku yang berbeda pula. Motivasi adalah suatu kompleksitas proses psikologik yang bersifat (Boedojo, 1986) :

- Energetik (dilandasi oleh adanya energi)
- Keterangsangan (disulut oleh stimulus)
- Keterarahan (tertuju pada sasaran)

Menurut Lang (1987) motivasi adalah kekuatan yang mendorong di belakang perilaku. Perilaku diarahkan menuju kepuasan kebutuhan. Karenanya sangat penting dalam teori desain lingkungan didasarkan pada beberapa konsep kebutuhan manusia.

Sesuai dengan arah pemunculan proses motivasi dapat pula dibedakan antara faktor-faktor yang berasal dari dalam diri individu maupun yang dari luar dirinya, yaitu (Boedojo, 1986) :

1. *Push Factor* : adalah hal-hal pada diri individu yang menimbulkan motivasi, seperti berbagai macam kebutuhan organis, psikis dan sosial.
2. *Pull Factor* ; yang berada di dalam lingkungan di luar individu, dan dapat merangsang timbulnya motivasi, seperti sarana dan prasarana untuk memenuhi berbagai kebutuhan.

Motivasi akan mendorong kepribadian seseorang sehingga tingkah lakunya dipolakan untuk mendekati obyek sasaran (*approach-modus*) atau menjauhi obyek sasaran (*avoidance-modus*).

Gerakan tersebut ditandai dengan konflik-konflik, yang kemudian disebut dengan *motivational conflict*. Konflik menggambarkan adanya pertentangan psikologis pada diri individu dalam memilih gerakannya terhadap obyek persepsi, dan dapat bersifat :

1. *Approach-approach conflict* terjadi jika ada faktor pendorong untuk mendekat.
2. *Avoidance-avoidance conflict* menghindar terhadap sesuatu.
3. *Approach-avoidance conflict* mendekat untuk kemudian menghindar.

Bentuk-bentuk arsitektural banyak mengandung *pull factor* atau paling tidak dapat merangsang munculnya *push factor* pada individu. Unsur arsitektural dapat bersifat menentukan untuk mengarahkan gerakan individu, yaitu menurut *approach modus* atau menurut *avoidance modus*. Bentuk arsitektural secara sengaja atau tidak, dapat menimbulkan konflik pada individu (*user*), yaitu menurut tiga kualitas tersebut diatas.

Setiap konflik akan disertai ketegangan emosional. Perbedaan ketegangan dapat dicapai dengan menemukan suatu solusi konflik. Suatu masalah arsitektural yang antara lain disulut oleh adanya

motivational conflict menuntut ditemukannya suatu solusi arsitektural.

3.6. Persepsi

Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Tahap awal hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara manusia dengan lingkungannya. Manusia tampil dengan perilakunya, sedangkan obyek-obyek tersebut tampil dengan kemanfaatannya. Hasil interaksi individu dengan obyek di lingkungannya akan menghasilkan persepsi.

Dalam hubungannya dengan persepsi dan sikap terhadap lingkungan, faktor bagaimana orang menilai keindahan lingkungan atau estetika lingkungan turut diperhatikan. Seorang individu menilai atau mempersepsikan estetika lingkungan dengan mempertimbangkan antara lain : kompleksitas yaitu banyaknya ragam yang membentuk suatu lingkungan; keunikan yaitu seberapa jauh lingkungan mengandung komponen-komponen yang unik; ketidaksenadaan yaitu seberapa jauh suatu faktor tidak sesuai dengan lingkungan; serta kejutan dan keindahan yang merupakan hasil interaksi antara perbandingan dan eksplorasi fisik.

Estetika lingkungan dipengaruhi oleh kesukaan (*preferensi*) terhadap lingkungan yang berbeda-beda.

S. Kaplan dan R. Kaplan (Fisher, 1984 dalam Sarlito Wirawan, 1992) menyatakan bahwa *preferensi* ditentukan oleh beberapa hal, yaitu keteraturan (*coherence*); tekstur, yaitu kasar lembutnya suatu pemandangan; keakraban dengan lingkungan; keleluasaan ruang pandang; kemajemukan rangsang; dan misteri atau kerahasiaan yang tersembunyi dalam pemandangan.

4. Landasan Teori

Landasan teori yang digunakan adalah :

- Peraturan Jalur Pejalan Kaki menurut David Sucher, 1995:
 - a. kelancaran/ (*continuity*)
 - b. jarak/lama/panjang (*length*)
 - * c. lebar/keluasan (*width*)
- Proses aktivitas menurut Jan Gehl, 1980 :
 - a. kegiatan utama (*necessary activity*)
 - b. kegiatan tambahan (*optional activity*)
 - c. kegiatan sosial (*following activity*)
- Kemampuan pandangan manusia menurut Spreiregen, 1965:
 - a. jarak 1.220 m, merupakan jarak maksimum melihat manusia.
 - b. jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktifitas yang dilakukan.

- c. jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang.
- Teknik Behavioral Mapping menurut Haryadi, 1995 :
 - a. *Place Centered Mapping*
 - b. *Person Centered Mapping*
- Elemen jalur pejalan kaki menurut Rubenstein, 1992 :
 - a. paving
 - b. bangku
 - c. tanaman peneduh
 - d. kios, shelter dan kanopi
- Kriteria jalur pejalan kaki menurut Utterman, 1984 :
 - a. keamanan (*safety*)
 - b. menyenangkan (*convenience*)
 - c. kenyamanan (*comfort*)
 - d. daya tarik (*attractiveness*)
- Klasifikasi jarak pribadi menurut Hall, 1966 :
 - a. jarak intim
 - b. jarak pribadi
 - c. jarak sosial
 - d. jarak publik
- Atribut menurut Weisman, 1981 :
 - a. indra perangsang
 - b. kenyamanan

- c. aktifitas
- d. kesesakan
- e. sosialitas
- f. privasi
- g. kontrol
- h. aksesibilitas
- i adaptabilitas
- j. makna

- Proses motivasi menurut Boedojo, 1986 adalah :
 - a. *push factor*
 - b. *pull factor*
- Tingkah laku dari motivasi menurut Boedojo, 1986 adalah:
 - a. *approach-approach conflict*
 - b. *avoidance-avoidance conflict*
 - c. *approach-avoidance conflict*
- *Content Analysis* (Analisis kesamaan isi) menurut Muhajir, 1992 :
 - a. klasifikasi tanda
 - b. dasar kriteria

BAB III

RENCANA PENELITIAN

1. Rancangan Penelitian

1.1. Langkah Penelitian

1.1.1. Tahap Persiapan

Tahap persiapan meliputi :

1. Mengamati dan mengidentifikasi obyek dan kawasan penelitian
2. Mempersiapkan alat penelitian
3. Membuat dan menyusun pertanyaan untuk responden (pengamat)
4. Menentukan responden
5. Melakukan tes terhadap responden
6. Menyempurnakan pertanyaan

1.1.2. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian meliputi :

1. Membuat sketsa perilaku yang dilakukan oleh responden
2. Mendatangi responden
3. Membuat format data dalam bentuk sketsa gambar dan tabel
4. Menganalisis data

5. Melakukan pembahasan
6. Menarik kesimpulan
7. Membuat laporan penelitian

1.2. Definisi Operasional Penelitian

Penelitian ini meliputi kegiatan yang dilakukan pada jalur pejalan kaki, komponen dan properti yang mendukung kegiatan elemen-elemen pendukung jalur pejalan kaki, konflik yang muncul serta upaya solusi konflik.

Definisi Operasional meliputi :

- a. Kondisi fisik, yaitu kondisi tempat yang digunakan, meliputi komponen, kondisi peneduh, bentuk, luasan, batasan, suasana dan bahan/material.
- b. Kondisi spasial, yaitu kondisi ruang meliputi kondisi disekitar jalur pejalan kaki yang berpengaruh terhadap kegiatan pejalan kaki, orientasi, sirkulasi, pemandangan yang dapat dilihat, obyek yang menarik.

1.3. Metoda

1.3.1. Pendekatan Penelitian dan Penentuan Responden

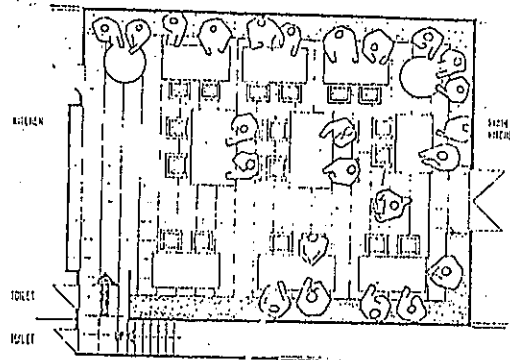
Keberhasilan dan kemudahan penelitian didasarkan pada metode penelitian yang akan digunakan. Penelitian menggunakan pendekatan arsitektur dan perilaku dengan

teknik *Behavioral Mapping* (Haryadi, 1995). Melalui teknik ini akan didapatkan suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena (terutama perilaku individu dan sekelompok manusia) yang terkait dengan sistem spasialnya. (Haryadi, 1995).

Sommer, 1986 (dalam Haryadi, 1995), menyatakan bahwa *Behavioral Mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasikan jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan perilaku dengan wujud perancangan yang spesifik.

Terdapat dua cara untuk melakukan *Behavioral Mapping* yakni : (1) *Place - Centered Mapping* dan (2) *Person - Centered Mapping*, yang akan dijelaskan sebagai berikut :

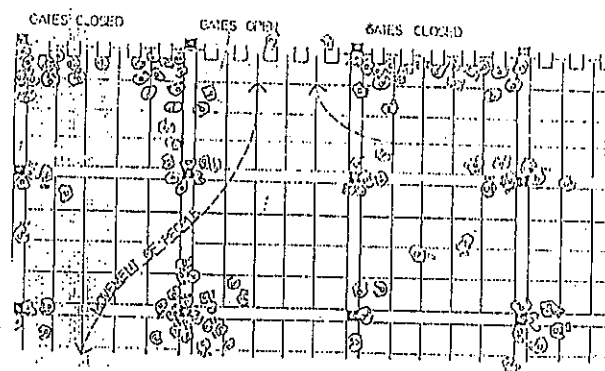
(1). *Place centered mapping* adalah metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya ke dalam suatu situasi waktu dan tempat yang tertentu. Dengan kata lain, perhatian dari teknik ini adalah satu tempat yang spesifik baik kecil maupun besar, dalam hal ini adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki meliputi koridor jalan H. Agus Salim Semarang.



Gb. III.20 Contoh Pemetaan Perilaku dengan
Place Centered Mapping pada Restaurant

Sumber : D. Canter, 1974

(2). *Person Centered Mapping* adalah metode pengamatan yang menentukan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Dengan demikian teknik ini berkaitan tidak hanya satu tempat atau lokasi akan tetapi dengan beberapa tempat atau lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini meliputi pengguna jalur pedestrian baik laki-laki (karyawan, remaja putra) dan perempuan (ibu-ibu, karyawati, remaja putri).



Gb. III.21 Contoh Pemetaan Perilaku dengan
Person Centered Mapping pada Stasiun Kereta Api

Sumber : D. Canter, 1974

Penelitian bersifat deskriptif, dengan tujuan untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab-sebab dan gejala tertentu (Sevilla, 1993).

Responden adalah laki-laki dan perempuan sebagai pengguna jalur pejalan kaki.

Dasar pertimbangan :

1. Laki-laki : karyawan dan remaja putra.

Perempuan : Ibu Rumah Tangga, karyawati dan remaja putri.

Dengan asumsi : - Ibu-ibu -> status Ibu Rumah Tangga
 - karyawan-karyawati -> status pegawai
 - remaja putra-putri -> status pelajar

Penetapan jumlah sampel ditetapkan di lapangan.

2. Kaum wanita merupakan pengunjung terbanyak datang ke pusat perbelanjaan (Amos Rapoport, 1985) selain itu kaum Ibu lebih sering berbelanja bila dibandingkan kaum pria.

1.3.2. Metoda Pengumpulan Data

Peneliti mengumpulkan data penelitian dengan dua cara, yaitu komunikasi yang terdiri dari observasi dan wawancara terhadap 60 responden (pengamat). Pengumpulan data dilakukan dengan beberapa tahapan, yaitu :

1. Sketsa dasar atau setting yang akan diobservasi

Dilakukan dengan mensketsa jalur pejalan kaki yang akan diteliti.

2. Definisi tentang bentuk perilaku yang diamati, dihitung, dideskripsikan dan didiagramkan. Bentuk perilaku tersebut menyangkut aktor/sekelompok orang yang diamati, dalam penelitian ini adalah ibu-ibu, karyawan/karyawati, remaja putra/remaja putri.

3. Rencana waktu pengamatan yang akan dilakukan.

Pengamatan dilakukan setiap hari kerja (Senin - Jumat) dan hari libur (Sabtu dan Minggu) selama satu minggu.

Dari pengamatan tersebut akan diperoleh waktu yang paling sibuk/peak hours.

Pemilihan waktu penelitian tersebut berdasarkan asumsi yaitu :

- Pagi hari, pukul 06.00 - 08.00
- Siang hari, pukul 11.00 - 13.00
- Sore hari, pukul 16.00 - 18.00

Dengan pertimbangan :

* Pukul 06.00 - 08.00 : asumsi orang berangkat kerja, anak-anak berangkat sekolah, toko-toko masih tutup.

* Pukul 11.00 - 13.00 : asumsi orang istirahat, pulang sekolah, makan siang, toko-toko sudah buka.

* Pukul 16.00 - 18.00 : asumsi orang pulang bekerja untuk jalan-jalan.

4. Prosedur yang harus diikuti selama observasi, berkaitan dengan tujuan penelitian maka prosedur yang dilakukan meliputi obyek yang diteliti, yaitu jalur pejalan kaki koridor jalan H. Agus Salim (dari Hotel Metro sampai Pertokoan Semarang Plaza).
5. Sistem coding yang efisien, untuk lebih mengefisienkan pekerjaan selama observasi.

Kuesioner yang digunakan dengan membuat suatu daftar pertanyaan secara tertulis yang dibuat oleh peneliti kemudian daftar pertanyaan tersebut dijawab melalui wawancara dengan responden, yang kemudian jawaban ditulis oleh peneliti untuk melengkapi informasi tentang mengapa kejadian tersebut berlangsung.

2. Analisis Penelitian

Analisis data penelitian menggunakan kesamaan isi (*content analysis*) dan *deskriptif*. Muhajir (1992) mengatakan *content analysis* merupakan analisis ilmiah tentang isi pesan suatu komunikasi. Secara teknis mencakup upaya : (1) klasifikasi tanda-tanda yang dipakai dalam komunikasi, (2) menggunakan dasar kriteria sebagai dasar klasifikasi.

Menurut Haryadi (1995) maksud analisis kesamaan isi adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi dalam kurun waktu tertentu. Untuk mengetahui mengapa kecenderungan terjadi, dilakukan dengan observasi atau wawancara.

3. Wilayah Penelitian

Lingkup wilayah penelitian tidak lepas dari konteks sejarah bahwa pada tahun 1500 Central Business Districal (CBD) Kota Semarang berada di Kawasan Johar tepatnya Komplek Pasar Johar.

Untuk mengetahui batas lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar IV.1.

4 Waktu Penelitian

Waktu penelitian adalah pada saat koridor jalan H. Agus Salim (kawasan perdagangan Johar), yaitu pukul 06.00 - 18.00 Wib. setiap hari (Senin - Jum'at) dan hari libur (Sabtu dan Minggu).

5. Alat Penelitian

Alat penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data, meliputi :

1. Site plan area penelitian dan daftar pertanyaan untuk panduan penelitian.
2. Kamera foto untuk perekam gambar.
3. Kertas dan alat gambar untuk membuat sketsa.
4. Kertas untuk mencatat jawaban atas pertanyaan yang diajukan oleh peneliti.

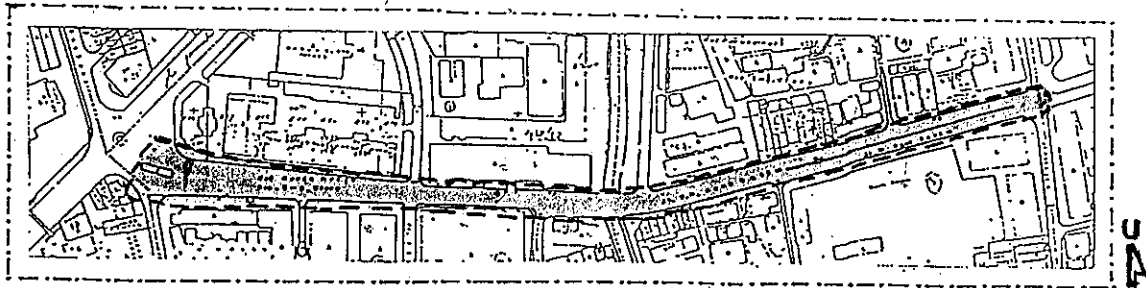
BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN


1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian dipilih jalur pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim Semarang, yaitu jalur pejalan kaki dari Hotel Metro dan Pasar Yaik sampai dengan Pertokoan Semarang Plaza dan Pertokoan depan Semarang Plaza, dengan pertimbangan kawasan ini merupakan ruang publik (kawasan Pasar Johar).

Kawasan Pasar Johar merupakan pusat bisnis suatu kegiatan perdagangan dengan segala kegiatan pendukungnya dalam suatu kota. Jalur pejalan kaki sepanjang jalan H. Agus Salim terletak di antara Pertokoan Modern dan pasar tradisional. Pertokoan Modern tersebut meliputi Pertokoan Metro, Pertokoan Matahari dan Pertokoan Semarang Plaza. Pasar tradisional meliputi Pasar Yaik dan Pasar Johar. Lokasi Jalur Pejalan Kaki dapat dilihat pada gambar IV.1. pada halaman berikut.



Keterangan :

 : Wilayah Penelitian Koridor

Jl. Haji Agus Salim

(Ruas Jalan H. Metro - Pertokoan
Semarang Plaza)

Gb. IV.1. Wilayah Penelitian

Koridor Jalan H. Agus Salim Semarang

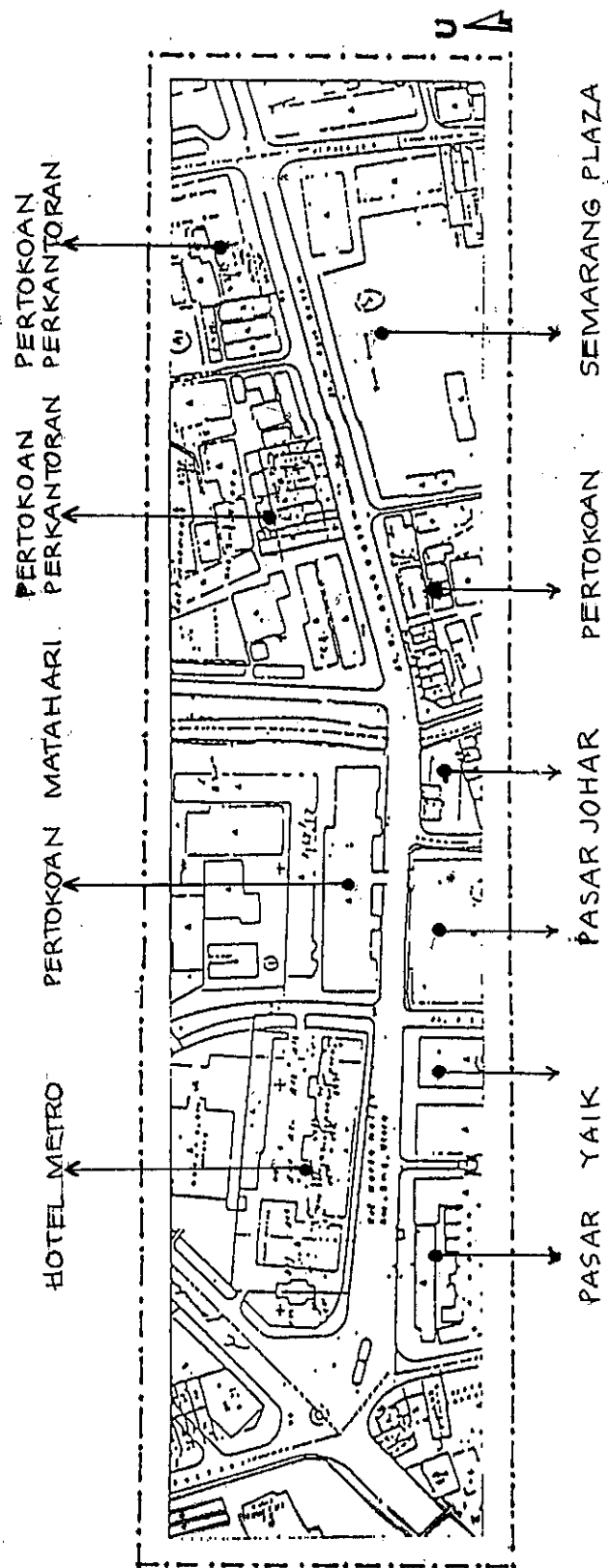
Jalur pejalan kaki pada koridor jalan H. Agus Salim pada waktu-waktu tertentu terdapat aktifitas non permanen (pedagang kaki lima), yaitu pagi hingga malam hari (06.00 - 21.00 wib). Aktifitas para pedagang kaki lima selalu berbeda pada waktu pagi, sore, dan malam hari.

Aktifitas dari bangunan permanen, yaitu hotel 24 jam, gedung perbelanjaan mulai pukul 10.00 - 20.00 wib. Aktifitas permanen maupun non permanen tersebut saling mempengaruhi, ada faktor pendorong dan ada faktor penarik. Kawasan Pasar Johar dan sekitarnya tetap

bertahan sebagai pasar tradisional sedangkan Pertokoan Metro Plaza, Pertokoan Matahari dan Pertokoan Semarang Plaza menjadi area perdagangan modern yang saling melengkapi.

Dalam peraturan kebijakan tata ruang pemerintahan daerah Kodya Semarang menetapkan bahwa kawasan ruang publik Johar merupakan kawasan yang berfungsi pada sektor perkantoran, perdagangan dan jasa (dapat dilihat pada gambar IV.2. halaman berikut).

UPT-PUSTAK-UNDIP



Gb. IV.2. Penggunaan Lahan Kawasan Pasar Johar

Sumber : Bappeda Kodia, 1999

2. Gambaran Umum Responden

Seperti disebutkan dalam pembahasan terdahulu bahwa responden adalah perempuan dan laki-laki sebanyak 60 orang. Untuk mengetahui gambaran umum responden dapat dilihat berdasarkan : motif responden datang di Kawasan Perdagangan Johar, frekwensi sirkulasi, arah kedatangan, transportasi yang digunakan.

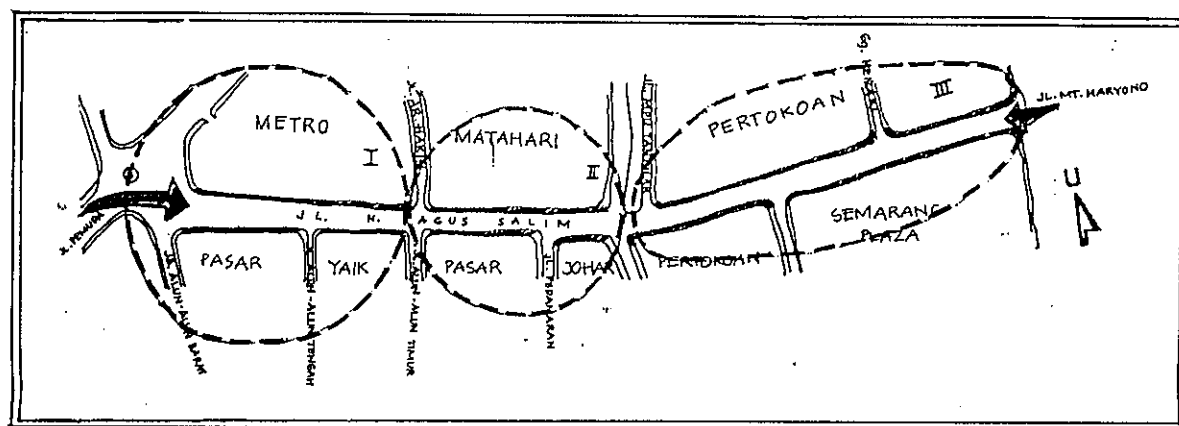
Berdasarkan motif responden datang di Kawasan Perdagangan Johar, 47 orang (78,33%) menyatakan berbelanja, 7 orang (11,66%) menyatakan hanya lewat, 6 orang (10%) menyatakan jalan-jalan (lihat tabel IV.1.)

Tabel IV.1. Motif Responden datang
di Kawasan Perdagangan Johar

No.	Motif	Jumlah	%
1.	Berbelanja	47	78,33
2.	Hanya lewat	7	11,66
3.	Jalan-jalan	6	10,00
	Jumlah	60	100,00

Sumber : Wawancara dengan responden, 2000

Berdasarkan frekwensi sirkulasi pejalan kaki tiap jamnya maka lokasi aktivitas kawasan meliputi : jalur pejalan kaki dengan frekwensi sirkulasi ≥ 65 orang/jam, jalur pejalan kaki dengan frekwensi sirkulasi 45 - 65 orang/jam, jalur pejalan kaki dengan frekwensi sirkulasi 0 - 45 orang/jam (lihat gb. IV.3. dan tabel IV.7.).



Keterangan :

I : Frekuensi Sirkulasi 45-65 orang/jam

II : Frekuensi Sirkulasi ≥ 65 orang/jam

III : Frekuensi Sirkulasi 0-45 orang/jam

Gb. IV.3. Pengelompokan Lokasi Penelitian

Berdasarkan Frekwensi Sirkulasi

Sumber : Pengamatan di Lapangan, 2000

Arah kedatangan pejalan kaki terbanyak dari arah Jalan Pemuda dengan pengunjung sebagian besar perempuan.

Berdasarkan alat transportasi yang digunakan, 51 orang (85%) menyatakan menggunakan alat transportasi kendaran umum, 6 orang (10%) menyatakan menggunakan alat transportasi mobil pribadi, 3 orang (5%) menyatakan menggunakan alat transportasi motor pribadi (lihat tabel IV.3.).

Tabel IV.2. Alat Transportasi yang digunakan Responden

No.	Alat transportasi	Jumlah	%
1.	Kendaraan Umum	51	85,00
2.	Mobil Pribadi	6	10,00
3.	Motor Pribadi	3	5,00
	Jumlah	60	100,00

Sumber : Wawancara dengan responden, 2000

3. Karakteristik Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan frekwensi sirkulasi pejalan kaki maka wilayah penelitian terbagi menjadi 3 yaitu jalur pejalan kaki terpadat (frekwensi sirkulasi ≥ 65 orang/jam), padat (frekwensi sirkulasi 45 - 65 orang/jam) dan kurang padat (frekwensi 0 - 45 orang/jam) (lihat Gb. IV.4).

1. Jalur Pejalan Kaki Terpadat

Jalur pejalan kaki terpadat terletak pada jalur pejalan kaki pertokoan Matahari dan pasar Johar.

(lihat Gb. IV. 5.)

A. Kondisi setting (kondisi fisik)

* Komponen jalur pejalan kaki pada pertokoan Matahari :

- Lantai : paving block ukuran 20 x 10 cm
- Dinding : tembok dan kaca (pada satu sisi)
- Plafond : tidak ada

* Komponen jalur pejalan kaki pasar Johar :

- Lantai : paving block segienam berukuran 40 x 40 cm
- Dinding : tembok dan kaca (pada satu sisi)
- Plafond : tertutup

* Tempat yang digunakan untuk istirahat :

- Tangga selasar Matahari

* Kondisi jalur pejalan kaki saat digunakan :

- Pada jalur pejalan kaki Matahari panas oleh sinar matahari langsung.
- Pada jalur pejalan kaki pasar Johar teduh oleh atap tritisan pasar Johar dengan lebar tritisan 2.40 m.

* Bentuk jalur pejalan kaki Johar : linear, lebar jalur pejalan kaki berukuran 2.00 m.

Jalur pejalan kaki sepanjang Pertokoan Matahari lebar 1.20 m.

* Pandangan lepas responden dari jalur pejalan kaki Matahari :

- Jalan H. Agus Salim
- Pasar Johar
- Pasar Yaik

* Pandangan responden dari jalur pejalan kaki Pasar Johar :

- Jalan H. Agus Salim
- Pertokoan Matahari
- Pertokoan Metro

* Pandangan terhalang responden dari arah Matahari :

- PKL yang berada di jalur pejalan kaki maupun jalan raya sepanjang Pasar Johar.

* Pandangan obyek yang menarik responden berupa :

- Lalu lalang pejalan kaki yang belanja dengan lebar 80 cm pada jalur pejalan kaki Pasar Johar.
- Lalu lintas kendaraan yang padat sepanjang jalan H. Agus Salim pukul 11.00-13.00 WIB.
- Kumpulan PKL yang berada pada jalur pejalan kaki maupun jalan raya sepanjang Pasar Johar dan Matahari.

B. Kegiatan dan perilaku pejalan kaki

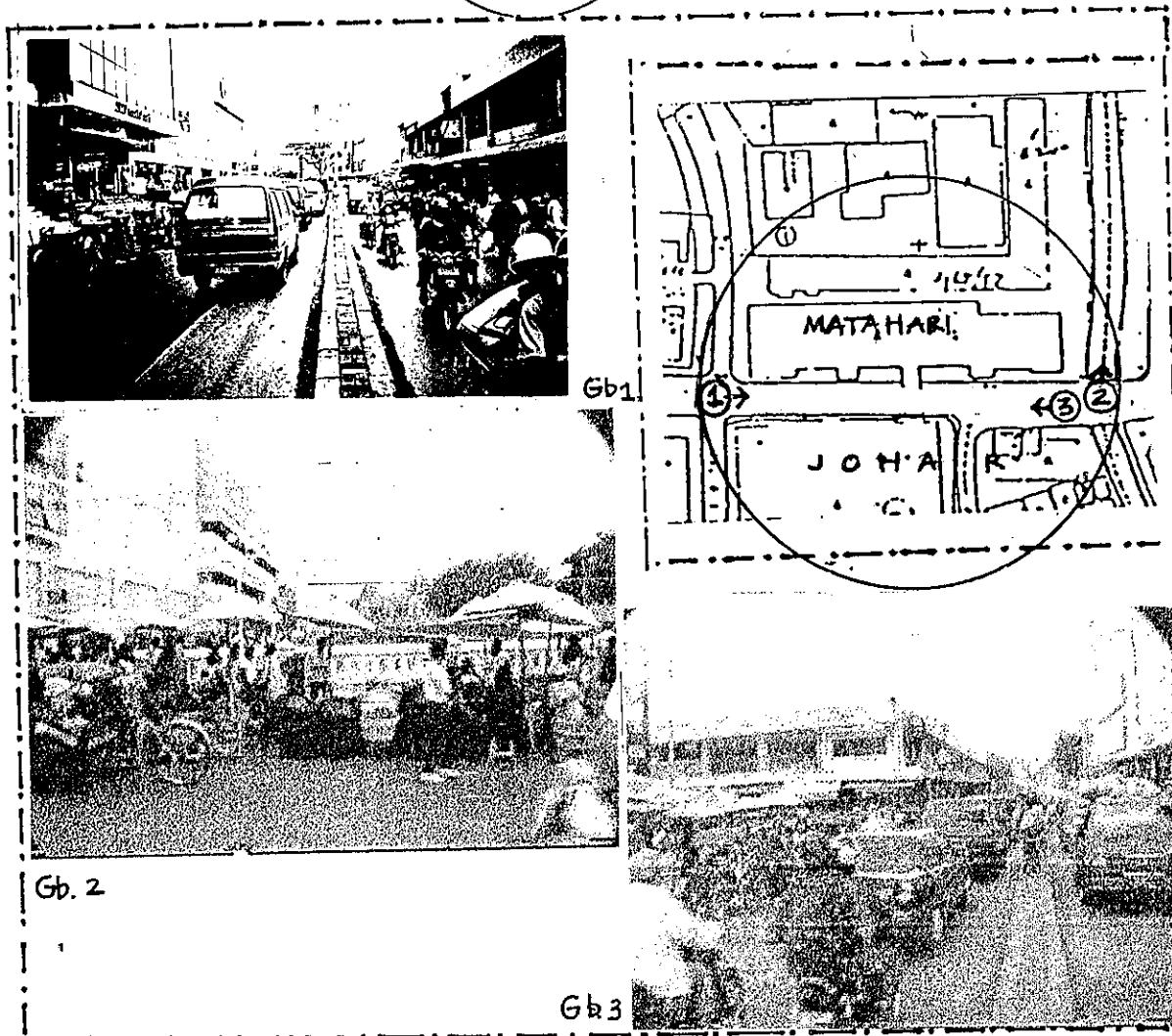
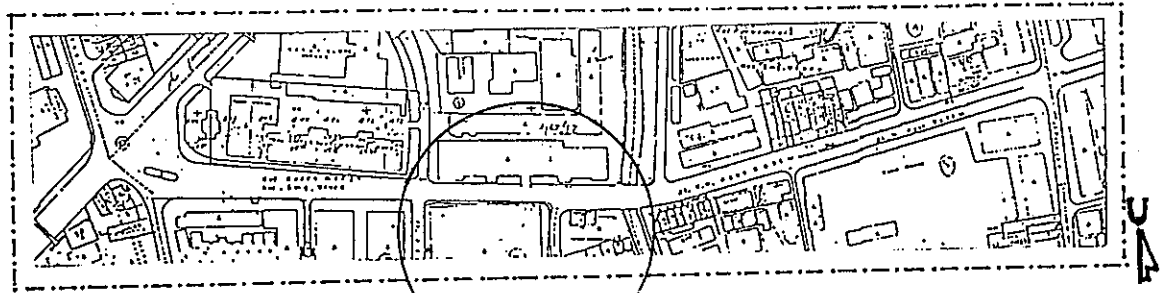
* Kegiatan :

- Berbelanja
- Jalan santai
- Istirahat
- Melihat pemandangan

* Perilaku :

- Berjalan
- Duduk di anak tangga
- Duduk di pinggir jalur pejalan kaki
- Berdiri

Rata-rata sirkulasi pejalan kaki tinggi yaitu
80 orang/jam.



Gb.IV.5. Jalur Pejalan Kaki Terpadat
(Pertokoan Matahari dan Komplek Pasar Johar)
Gambar Tanpa Skala

* Orientasi duduk/berdiri/berjalan

- Bersebelahan
- Berhadapan

2. Jalur Pejalan Kaki Padat

Jalur pejalan kaki padat terletak pada jalur pejalan kaki pertokoan Metro dan pasar Yaik. (lihat Gb.IV.6)

A. Kondisi setting (Kondisi fisik)

* Komponen jalur pejalan kaki pada pertokoan Metro :

- Lantai : paving block segienam berukuran 40 x 40 cm
- Dinding : pagar pertokoan Metro
- Plafond : tidak ada

* Komponen jalur pejalan kaki pada Pasar Yaik:

- Lantai : paving block segienam berukuran 40 x 40 cm
- Dinding : tembok dan kaca (pada satu sisi)
- Plafond : tertutup

* Tempat yang digunakan untuk istirahat :

- Telepon umum ..

* Kondisi jalur pejalan kaki saat digunakan :

- Panas oleh sinar matahari langsung (pada jalur pejalan kaki pertokoan Metro)
- Teduh oleh atap tritisan pasar Yaik (pada jalur pejalan kaki Pasar Yaik)

* Bentuk jalur pejalan kaki Metro : linear, lebar jalur pejalan kaki berukuran 1.20 m.

Jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik memiliki lebar 2.00 m.

* Pandangan lepas responden dari jalur pejalan kaki Hotel Metro :

- Jalan H. Agus Salim
- Pasar Yaik
- Pasar Johar

* Pandangan lepas responden dari jalur pejalan kaki Pasar Yaik :

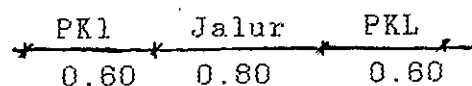
- Jalan H. Agus Salim
- Pertokoan Metro
- Pertokoan Matahari

* Pandangan terhalang Responden dari arah Hotel Metro :

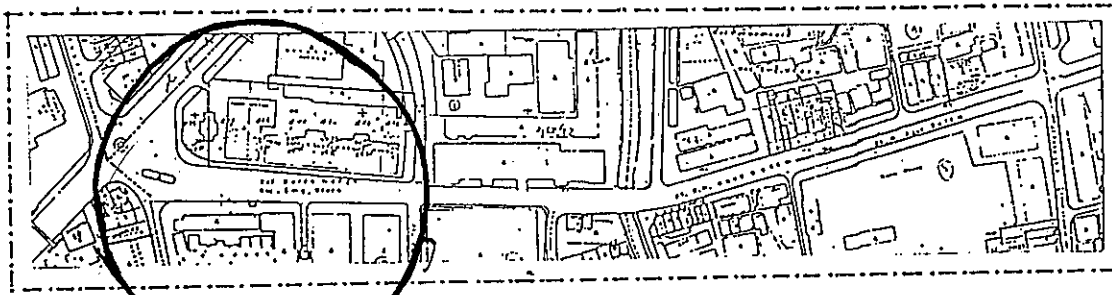
- PKL yang berada di jalur pejalan kaki maupun jalan raya sepanjang Pasar Yaik.

* Pandangan obyek yang menarik responden berupa :

- Lalu lalang pejalan kaki yang berbelanja dengan jarak \pm 80 cm pada jalur pejalan kaki Pasar Yaik, karena jalur tersebut dipenuhi PKL dengan lebar dagangan mencapai \pm 1.20 meter memenuhi jalur pejalan kaki Pasar Yaik.

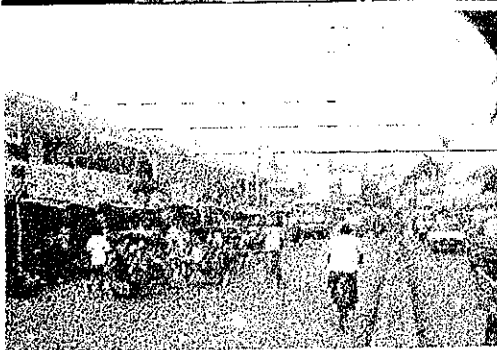


- Lalu lintas kendaraan yang padat sepanjang jalan H. Agus Salim pukul 11.00-13.00 WIB.
- Kumpulan PKL yang berada pada jalur pejalan kaki maupun jalan raya sepanjang Pasar Yaik dan Hotel Metro.

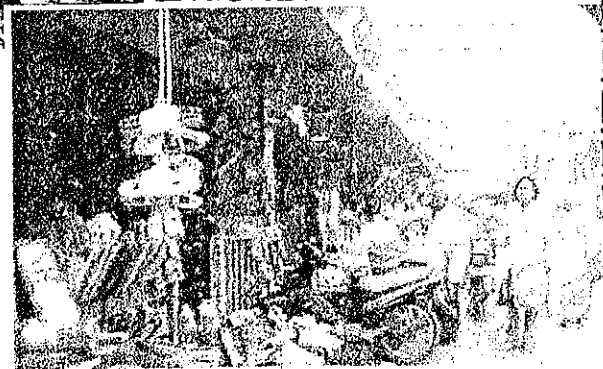


D4

Gb.1



Gb.2



Gb.3

Gb. IV.6. Jalur Pejalan Kaki Padat
(Metro Hotel Internasional dan Komplek Yaik Permai)
Gambar Tanpa Skala

B. Kegiatan dan perilaku pejalan kaki

* Kegiatan :

- Berbelanja
- Menunggu bis
- Jalan santai
- Istirahat
- Melihat pemandangan

* Perilaku :

- Berjalan
- Duduk di anak tangga
- Duduk di pinggir jalur pejalan kaki
- Berdiri

- * Orientasi duduk/berdiri/berjalan
- Bersebelahan
- Berhadapan

3. Jalur Pejalan Kaki Kurang Padat

Jalur pejalan kaki kurang padat terletak pada jalur pejalan kaki sepanjang pertokoan Semarang Plaza dan pertokoan depan pertokoan Semarang Plaza. (lihat Gb.IV.7):

A. Kondisi setting (Kondisi Fisik)

- * Komponen jalur pejalan kaki sepanjang pertokoan Semarang Plaza :
 - Lantai : paving block segienam ukuran 40 x 40 cm
 - Dinding : tembok pagar (pada satu sisi)
 - Plafond : tidak ada
- * Komponen jalur pejalan kaki depan pertokoan Semarang Plaza :
 - Lantai : perpanjangan ubin dari tiap toko
 - Dinding : tembok dan kaca (pada satu sisi)
 - Plafond : tritisan toko
- * Tempat yang digunakan untuk istirahat :
 - Tidak ada
- * Kondisi jalur pejalan kaki saat digunakan :
 - Pada jalur pejalan kaki pertokoan Semarang Plaza panas oleh sinar matahari langsung

- Agak teduh oleh atap tritisan pertokoan (pada jalur pejalan kaki pertokoan depan pertokoan Semarang Plaza)

* Bentuk jalur pejalan kaki : linear, lebar jalur pejalan kaki berukuran 2.00 m (pada jalur pejalan kaki sepanjang Pertokoan Semarang Plaza) sedangkan jalur pejalan kaki depan Pertokoan Semarang Plaza tidak ada.

* Pandangan lepas responden dari jalur pejalan kaki Pertokoan Semarang Plaza :

- Jalan H. Agus Salim
- Pertokoan depan Semarang Plaza

* Pandangan obyek yang menarik responden dari arah sepanjang jalur pejalan kaki Semarang Plaza maupun depan pertokoan Semarang Plaza berupa :

- Lalu lintas kendaraan yang berada di sepanjang jalan H. Agus Salim (dari arah Bubakan menuju kawasan Pasar Johar maupun dari arah Kawasan Pasar Johar menuju Bubakan).

B. Kegiatan dan perilaku pejalan kaki

* Kegiatan :

- Jalan santai

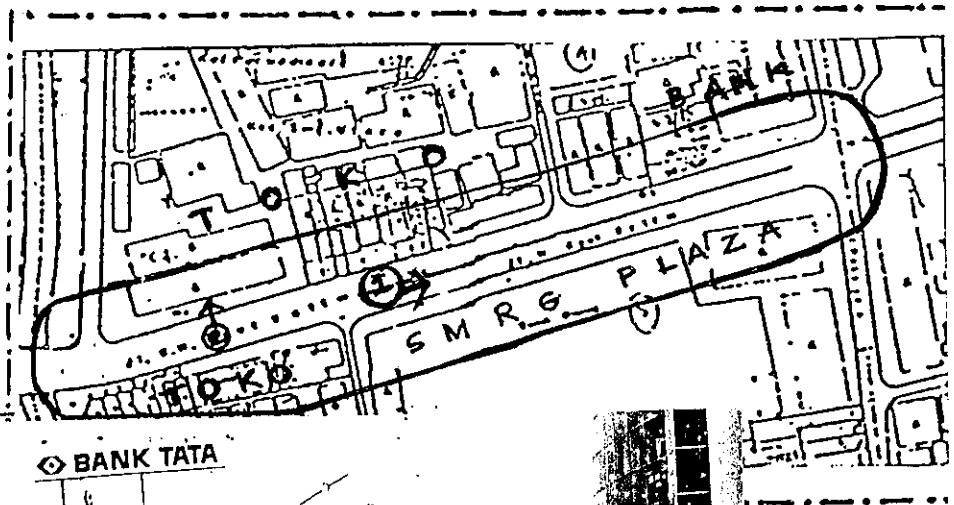
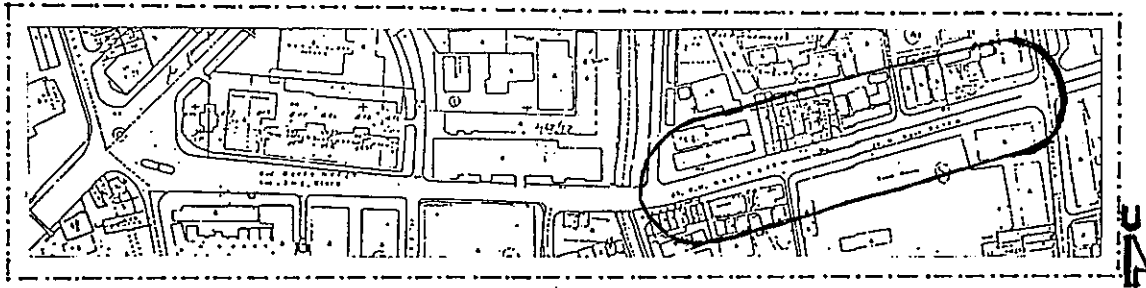
* Perilaku :

- Berjalan

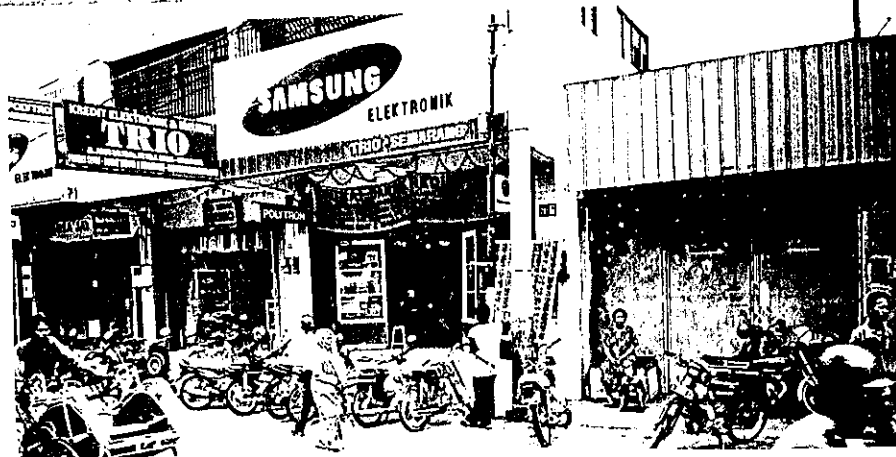
* Orientasi berjalan/berdiri

- Bersebelahan dan berhadapan

Rata-rata sirkulasi pejalan kaki yaitu 45 orang/jam.



GB.2



Gb.IV.7. Jalur Pejalan Kaki Kurang Padat
(Pertokoan, Bank dan Pertokoan Semarang Plaza)

Gambar Tanpa Skala

4. Analisis Data

4.1. Data Place-Centered Mapping Responden

Teknik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Perhatian teknik ini adalah suatu tempat yang spesifik.

Tempat spesifik dalam penelitian ini adalah koridor jalan H. Agus Salim Semarang, yaitu ruas jalan dari Hotel Metro dan Pasar Yaik sampai Pertokoan Semarang Plaza dan depan Pertokoan Semarang Plaza.

Koridor ini berada di kawasan ruang publik Johar Semarang.

Tempat-tempat spesifik tersebut dianggap akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Dalam metoda *Place Center Mapping* perlu dilihat properti yang dimiliki oleh tempat-tempat yang spesifik yang diperkirakan akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki.

Berdasarkan data Place-Centered Mapping yang terlihat pada pukul 11.00 - 13.00 (waktu kepadatan aktivitas) menunjukkan adanya tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah :

1. Ujung jalan Alun-alun Barat sebanyak 51 pengamat (85,00%).

2. Jalan raya sepanjang Pasar Johar sebanyak 39 pengamat (65,00%).
3. Jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik sebanyak 35 pengamat (58,33%).
4. Jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Johar sebanyak 34 pengamat (56,66%).
5. Jalan raya sepanjang Pasar Yaik sebanyak 32 pengamat (53,33%).
6. Jalan raya sepanjang Hotel Metro sebanyak 18 pengamat (30,00%).
7. Pertokoan Matahari sebanyak 13 pengamat (21,66%).
8. Jalur pejalan kaki sepanjang Pertokoan Semarang Plaza sebanyak 11 pengamat (18,33%).
9. a. Jalan Alun-alun Tengah sebanyak 7 pengamat (11,66%).
b. Tempat penjual minuman sebanyak 7 pengamat (11,66%).
10. a. Jalan raya depan Pertokoan Semarang Plaza sebanyak 6 pengamat (10,00%).
b. Teras selasar Matahari sebanyak 6 pengamat (10,00%).
11. Jalan Alun-alun Timur sebanyak 5 pengamat (8,33%).
12. Jalan AR. Hakim sebanyak 4 pengamat (6,66%).

Untuk lebih memberikan gambaran yang lebih jelas, lihat tabel IV.3. dan lampiran 5.

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Place-Centered Mapping*, diketahui bahwa ujung Jalan Alun-alun Barat, merupakan tempat yang diminati pejalan kaki, berupa tempat mangkal kendaraan umum bis dan angkot. Aktivitas yang dominan dilakukan pejalan kaki adalah berdiri menunggu bis atau angkot dan aktivitas berjalan untuk berbelanja (motif pejalan kaki mengunjungi Kawasan Pasar Johar). Aktivitas tersebut merupakan kegiatan/aktivitas utama pejalan kaki (*necessary activity*).

Berdasarkan data *Place-Centered Mapping*, terlihat akumulasi kepadatan yang ditimbulkan oleh PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi, sopir angkot dan bus serta sopir omprengan yang dapat mempengaruhi aktivitas pejalan kaki, yaitu :

a. Jalur Pejalan Kaki Terpadat (sepanjang Pertokoan Matahari dan Pasar Johar)

1. PKL, penarik becak, sopir taksi, yang berada pada jalur sepanjang Pertokoan Matahari.
2. PKL, penarik becak yang berada pada jalur sepanjang Pasar Johar.

b. Jalur Pejalan Kaki Padat (sepanjang Hotel Metro dan Pasar Yaik)

1. PKL, sopir kendaraan pribadi dan sopir taksi yang berada pada jalur sepanjang Hotel Metro.
2. PKL, sopir angkot dan bus, penarik becak yang berada pada jalur sepanjang Pasar Yaik.

c. Jalur Pejalan Kaki Kurang Padat (sepanjang Pertokoan Semarang Plaza dan depan Pertokoan Semarang Plaza)

1. Sopir omprengan yang berada pada jalur sepanjang Pertokoan Semarang Plaza.

2. Sopir kendaraan pribadi dan PKL yang berada pada jalur sepanjang Pertokosan depan Semarang Plaza.

Untuk lebih memberikan gambaran yang lebih jelas, lihat tabel IV.4 dibawah ini.

Tabel IV. 4. Aktor Pada Tiap Jalur Pejalan Kaki

Terpadat					Padat						Kurang Padat		
Pertokosan Matahari			Pasar Johar		Hotel Metro			Pasar Yaik			Sng Plaza	Depan Sng Plaza	
PKL	Becak	Sopir Taksi	PKL	Becak	PKL	Sopir Kend. Pribadi	Sopir Taksi	PKL	S. Angkot + Bus	Becak	Sopir Omprengan	S. Kend. Pribadi	PKL

Sumber : Hasil Pengamatan di lapangan, 2000

4.2. Data Person-Centered Mapping Responden

Teknik ini menekankan pergerakan manusia pada periode waktu tertentu. Teknik ini berkaitan dengan tidak hanya satu tempat/lokasi tetapi beberapa tempat atau lokasi. Teknik *person center mapping* peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati.

Waktu yang dipilih pada saat peak hour, yaitu pukul 11.00 WIB sampai pukul 13.00 WIB.

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Person-Centered Mapping*, diketahui bahwa arah gerakan pejalan kaki saat menuju koridor Jalan H. Agus Salim Semarang adalah :

1. Arah kedatangan dari arah Jalan Pemuda dan Jalan MT. Haryono.
2. Alat transportasi yang digunakan beragam, yaitu angkutan umum (bis dan angkot), mobil dan motor.
3. Pergerakan pejalan kaki (dapat dilihat pada tabel IV.5).

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Person-Centered Mapping*, diketahui bahwa jalan raya Pasar Johar, merupakan jalur yang paling diminati pejalan kaki dalam melakukan pergerakan. Pergerakan pejalan kaki dari arah Jalan Pemuda (Ujung Jalan Alun-alun Barat) menuju jalan raya Pasar Johar (65%); menuju jalur pejalan kaki Pasar Johar (56,66%); menuju jalur pejalan kaki Pasar Yaik (56,66%); menuju Jalan raya Pasar Yaik (51,66%) dan seterusnya.

Berdasarkan hasil pengamatan melalui *Person-Centered Mapping* diketahui bahwa kecenderungan perilaku pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim meliputi :

1. Kecenderungan pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya Pasar Johar daripada jalur pejalan kaki Pasar Johar sebanyak 39 pengamat (65,00%).
2. Kecenderungan pejalan kaki memilih berjalan di jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik sebanyak 35 pengamat (58,33%).
3. Kecenderungan pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya Pasar Yaik daripada jalur pejalan kaki Pasar Yaik sebanyak 31 pengamat (51,66%).
4. Kecenderungan pejalan kaki memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik sebanyak 27 pengamat (45,00%).
5. Kecenderungan pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya sepanjang Hotel Metro daripada di jalur pejalan kaki sepanjang Hotel Metro sebanyak 18 pengamat (30,00%).

6. Kecenderungan pejalan kaki memiringkan badan saat berjalan di jalur pejalan kaki Pasar Johar sebanyak 21 pengamat (35,00%).
7. Kecenderungan pejalan kaki berhenti berjalan di Jalur pejalan kaki Pasar Yaik sebanyak 23 pengamat (25,00%).
8. Kecenderungan pejalan kaki menuju Pertokoan Matahari sebanyak 13 pengamat (21,66%).
9. Kecenderungan pejalan kaki menoleh kekiri dan kekanan pada saat menyeberang sebanyak 23 pengamat (38,33%).

Untuk lebih memberikan gambaran yang lebih jelas, lihat tabel IV.6 dan lampiran 6.

4.3. Data Wawancara dan Kuesioner Responden

Setelah peneliti membuat sketsa peta dari responden, kemudian dilakukan wawancara dan kuesioner untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat-tempat yang diminati responden dalam melakukan kegiatannya.

Jalur pejalan kaki yang paling diminati oleh pejalan kaki adalah :

1. Jalan raya Pasar Johar sebanyak 39 pengamat
2. Jalur pejalan kaki Pasar Yaik sebanyak 35 pengamat
3. Jalur pejalan kaki Pasar Johar sebanyak 34 pengamat
4. Jalan raya Pasar Yaik sebanyak 31 pengamat

Berdasarkan wawancara yang dilakukan, terhadap responden, terdapat kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki adalah :

1. berjalan sambil memilih jalur sirkulasi yang diinginkan dengan cepat sebanyak 28 pengamat
2. berjalan untuk berbelanja sebanyak 47 pengamat
3. menyeberang menoleh kekiri-kekanan sebanyak 24 pengamat.

Alasan pemilihan jalan raya Pasar Johar adalah :

1. rata (tidak naik turun) sebanyak 39 pengamat)
2. dapat memilih jalur sirkulasi dengan cepat sebanyak 28 pengamat
3. tidak licin sebanyak 17 pengamat
4. tidak dipenuhi PKL sebanyak 16 pengamat

Dari wawancara dan kuesioner yang dilakukan terhadap 60 responden, diperoleh data sebagai berikut :

1. Pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya Pasar Johar daripada jalur pejalan kaki Pasar Johar (65,00%), karena :
 - jalan raya rata (tidak naik turun) sebanyak 39 peminat
 - tidak licin sebanyak 17 peminat
 - tidak berdesakan dengan PKL sebanyak 16 peminat
 - tidak berdesakan dengan pejalan kaki lain sebanyak 4 peminat
 - bisa memilih jalur sirkulasi yang diinginkan dengan cepat sebanyak 28 peminat
2. Pejalan kaki memilih berjalan di jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik (56,66%), karena :
 - tidak panas sebanyak 35 peminat
 - menuju perbelanjaan yang diinginkan sebanyak 24 peminat
 - tidak terserempet kendaraan sebanyak 21 peminat
 - tidak terganggu becak sebanyak 5 pengamat
3. Pejalan kaki memilih berjalan di jalur pejalan kaki Pasar Johar (56,66%), karena :
 - tidak panas sebanyak 34 peminat
 - tidak terserempet kendaraan sebanyak 24 peminat
 - menuju perbelanjaan yang diinginkan sebanyak 14 peminat
4. Pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya Pasar Yaik daripada jalur pejalan kaki Pasar Yaik (51,66%), karena :
 - rata (tidak naik turun) sebanyak 29 peminat
 - bisa memilih jalur sirkulasi yang diinginkan sebanyak 17 peminat

- tidak berdesakan dengan PKL sebanyak 15 peminat
 - tidak berdesakan dengan orang lain sebanyak 2 peminat
 - tidak licin sebanyak 9 peminat
5. Pejalan kaki memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik (45,00%), karena :
- lebih cepat mencari jalan sebanyak 12 peminat
 - menghindari papasan dengan orang lain sebanyak 10 peminat
 - jalur pejalan kaki dipenuhi PKL sebanyak 24 peminat
5. Pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya sepanjang Hotel Metro daripada di jalur pejalan kaki sepanjang Hotel Metro (30,00%), karena :
- bisa memilih jalur sirkulasi yang diinginkan sebanyak 9 peminat
 - tidak berdesakan dengan pejalan kaki lain sebanyak 6 peminat
 - tidak terhalang pohon palem sebanyak 17 peminat
 - tidak terhalang PKL sebanyak 1 peminat
 - tidak naik turun (rata) sebanyak 14 peminat
 - tidak licin sebanyak 2 peminat
 - keperluan ke Pasar Yaik sebanyak 7 peminat
 - keperluan menuju Jalan Alun-alun Tengah sebanyak 3 peminat
6. Pejalan kaki memiringkan badan saat berjalan di jalur pejalan kaki Pasar Johar (35,00%), karena :
- lebih cepat mencari jalan sebanyak 16 peminat
 - menghindari papasan dengan pejalan kaki lain sebanyak 3 peminat

sebanyak 3 peminat

- jalur pejalan kaki dipenuhi PKL dan pejalan kaki sebanyak 20 peminat

7. Pejalan kaki berhenti berjalan di jalur pejalan kaki Pasar Yaik (25,00%), karena :

- mencari perbelanjaan yang dibutuhkan sebanyak 9 peminat
- menunggu seseorang sebanyak 1 peminat
- istirahat sebentar sebanyak 11 peminat

8. Pejalan kaki memilih berbelanja di Pasar Yaik dan Pasar Johar (50,00%), karena :

- murah sebanyak 30 peminat
- dapat ditawar, sebanyak 16 peminat

9. Pejalan kaki menoleh kekiri-kekanan pada saat menyeberang (40,00%)

- takut terserempet kendaraan sebanyak 23 peminat
- mencari kesempatan menyeberang sebanyak 16 peminat

Kecenderungan yang diperoleh melalui analisis kesamaan isi meliputi jalur pejalan kaki yang diminati, aktivitas yang dilakukan dan alasan pemilihan *setting*.

5. Temuan Penelitian

Berdasarkan data Place-Mapping terlihat tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah:

1. Ujung jalan Alun-alun Barat
2. Jalan raya sepanjang Pasar Johar
3. Jalur pejalan kaki Pasar Yaik
4. Jalur pejalan kaki Pasar Johar

Berdasarkan data Person-Centered Mapping terlihat:

1. Arah kedatangan pejalan kaki
2. Alat transportasi pejalan kaki
3. Pergerakan pejalan kaki
4. Perilaku pejalan kaki, meliputi :
 - a. menoleh kekiri-kekanan saat menyeberang.
 - b. memiringkan badan saat berjalan di jalur pejalan kaki.

Berdasarkan data Wawancara dan Kuesioner, terlihat:

1. Fasilitas yang terdapat di jalan raya sepanjang Pasar Johar, jalur pejalan kaki Pasar Yaik, jalur pejalan kaki Pasar Johar, jalan raya Pasar Yaik dan jalan raya sepanjang Hotel Metro, Pasar Yaik dan Pasar Johar.
2. Perilaku pejalan kaki memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki, berhenti di jalur pejalan kaki Pasar Yaik, menoleh kekiri-kekanan saat menyeberang.

Berdasarkan data Place-Centered Mapping terlihat akumulasi kepadatan yang ditimbulkan oleh :

1. PKL, 2. Penarik becak, 3. Sopir taksi, sopir kendaraan pribadi, sopir angkot dan bus kota, sopir omprengan

Temuan penelitian terbagi menjadi 2 yaitu :

5.1. Atribut dan Properti

5.2. Jalur pejalan kaki.

5.1. Atribut dan Properti

Atribut dan Properti pejalan kaki meliputi :

1. Ujung Jalan Alun-alun Barat

Kondisi ujung Jalan Alun-alun Barat adalah sebagai berikut :

- suasana cukup ramai
- sifat ruang : publik
- tempat mangkal bis dan angkot
- dekat (± 150 m dari ujung Jalan Alun-alun Barat menuju Pasar Johar)

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- pejalan kaki naik dan turun dari bis angkot
- menunggu angkot
- kemudahan melihat dan memanggil angkot maupun bis

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- aksesibilitas
- visibilitas

2. Jalan raya sepanjang Pasar Johar

Kondisi jalan raya sepanjang Pasar Johar adalah sebagai berikut :

- suasana cukup ramai
- jalan datar (tidak naik turun)
- tidak licin
- sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- pejalan kaki dapat memilih jalur sirkulasi yang diinginkan dengan cepat
- berjalan untuk berbelanja

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- aksesibilitas
- kenyamanan fisik

3. Jalur pejalan kaki Pasar Yaik

Kondisi jalur pejalan kaki Pasar Yaik adalah sebagai berikut :

- kondisi jalur teduh oleh langit-langit, tidak terkena sinar matahari secara langsung
- suasana ramai
- lantai keramik
- sifat ruang : publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- pejalan kaki dapat menuju perbelanjaan yang diinginkan

- pejalan kaki tidak terserempet kendaraan

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- kenyamanan sensory
- keamanan
- aksesibilitas

4. Memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki Pasar Yaik maupun Pasar Johar. Kondisi jalur pejalan kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar adalah sebagai berikut :

- kondisi jalur teduh oleh langit-langit, tidak terkena sinar matahari secara langsung
- suasana ramai
- lantai keramik
- sifat ruang : publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- pejalan kaki lebih cepat mencari jalan
- jalur pejalan kaki dipenuhi PKL

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- aksesibilitas
- kesesakan

5. Jalan raya sepanjang Hotel Metro

Kondisi jalan raya sepanjang Hotel Metro adalah sebagai berikut :

- lantai datar
- sifat ruang : publik
- kondisi ruang terkena sinar matahari langsung
- tidak terhalang pohon palem

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :

- pejalan kaki bisa memilih jalur sirkulasi yang diinginkan dengan cepat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- kenyamanan fisik
- aksesibilitas
- kesesakan

a. Dari uraian di atas, dapat diketahui atribut pejalan kaki sepanjang koridor Jalan H. Agus Salim Semarang meliputi :

- a. aksesibilitas
- b. visibilitas
- c. kenyamanan fisik
- d. kenyamanan sensory
- e. keamanan
- f. kesesakan

b. Propertis yang mendukung atribut meliputi:

a. Aksesibilitas yaitu :

- adanya tempat mangkal kendaraan umum
- pejalan kaki dapat memilih jalur sirkulasi yang diinginkan dengan cepat

- pejalan kaki dapat menuju perbelanjaan yang diinginkan dengan cepat
- pejalan kaki lebih cepat mencari jalan
- b. Visibilitas yaitu :
 - kemudahan melihat/memanggil kendaraan
- c. Kenyamanan Fisik yaitu :
 - tidak naik turun
 - tidak licin
- d. Kenyamanan sensory yaitu :
 - tidak terkena sinar matahari secara langsung
- e. Keamanan yaitu :
 - tidak terserempet kendaraan
- f. Kesesakan yaitu :
 - jalur pejalan kaki dipenuhi PKL
 - tidak terhalang pohon palem

5.2. Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki yang memiliki atribut aksesibilitas lebih diminati oleh pejalan kaki sepanjang koridor Jalan H. Agus Salim Semarang, saat melakukan kegiatan, sehingga menyebabkan kepadatan yang tidak merata, meliputi :

- a. Ujung Jalan Alun-alun Barat
- b. Jalan raya sepanjang Pasar Johar
- c. Jalur pejalan kaki Pasar Yaik
- d. Jalan raya sepanjang Hotel Metro

Perilaku pejalan kaki yang memiliki atribut aksesibilitas, adalah pada saat pejalan kaki memiringkan badan pada saat melewati jalur pejalan kaki Pasar Yaik maupun Pasar Johar. Sehingga pada jalur pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim Semarang tuntutan atribut aksesibilitas lebih tinggi daripada atribut visibilitas, kenyamanan fisik, kenyamanan sensory, keamanan dan kesesakan.

Berdasarkan penelitian di lapangan :

1. Terlihat pejalan kaki pada jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik dan Pasar Johar dengan lebar 2.00 m memiliki kecenderungan aktivitas :
 - berjalan untuk berbelanja sambil berbincang-bincang dilakukan berdua atau bertiga, namun pada saat berjalan, pejalan kaki sering terpisah dari teman-temannya. Hal ini dikarenakan pejalan kaki memiringkan badan untuk mencari jalan yang lebih cepat dan jalur pejalan kaki dipenuhi oleh PKL.

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

 - kenyamanan fisik
 - aksesibilitas
2. Terlihat pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya sambil menengok ke belakang. Kecenderungan aktivitas yang dilakukan pejalan kaki sebagai berikut :
 - takut terserempet kendaraan dari belakang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- keamanan fisik

3. Terlihat pejalan kaki merasa lelah berjalan sambil membawa barang belanjaan sejauh 100 m. Pejalan kaki tiba-tiba berhenti tiap 50 m dan memilih tempat yang teduh untuk beristirahat.

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- kenyamanan sensory
- kenyamanan fisik

6. Pembahasan

Pembahasan terbagi menjadi 2, yaitu :

6.1. Atribut dan Properti

6.2. Jalur Pejalan Kaki

Perilaku yang terjadi pada koridor Jalan H. Agus Salim Semarang berkaitan dengan pejalan kaki (*pemakai/users*). Pola tingkah laku atau perilaku manusia (*behavior*) terbentuk melalui proses perpaduan dari beberapa aspek mulai dari rangsangan (*stimulus/input*) membentuk persepsi kemudian terbagi atas kognisi dan motivasi dan membentuk pola perilaku sebagai dasar suatu tindakan (*output*) seseorang. (Tanujaya, 1988). Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dan organisasi atau institusi dalam satu *setting* kegiatan. Kerangka interaksi tersebut disebut **model sistem perilaku**.

Menurut Weisman (1981), individu (pejalan kaki) dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting* (jalur pejalan kaki). Komponen *setting* meliputi : (a) *setting/tempat* (jalur pejalan kaki); (b) *pemakai/users* (pejalan kaki); (c) *atribut* (kualitas hubungan jalur pejalan kaki dengan perilaku pejalan kaki). Properti adalah karakter atau kualitas dari komponen.

6.1. Atribut dan Properti

Atribut menurut Weisman (1981) meliputi indra perangsang, kenyamanan, aktifitas, kesesakan, sosialitas, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas dan makna.

Pada jalur pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim Semarang memiliki atribut aksesibilitas, visibilitas, kenyamanan (fisik dan sensory), keamanan dan kesesakan. Pembahasan mengenai atribut tersebut sebagai berikut :

a. Aksesibilitas

Menurut Weisman (1981), aksesibilitas merupakan kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan, maksudnya yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual.

Kemudahan pencapaian dipengaruhi sirkulasi. Pejalan kaki cenderung melakukan kegiatan berdiri menunggu angkot dan bis serta kegiatan berjalan untuk berbelanja (*necessary activity*) dari tempat pemberhentian kendaraan umum (angkot dan bis).

Menurut Brambilla (1977) kegiatan pejalan kaki yang paling banyak dilakukan di sepanjang jalur pejalan kaki meliputi berjalan, berdiri dan duduk. Kecenderungan ini disebabkan tempat pangkalan memiliki lebar 6 meter dan jarak capai tidak lebih dari 60 m dari tempat pangkalan angkot menuju Pasar Yaik. Jarak tersebut memberikan kemudahan jarak capai.

Menurut Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996) sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan kelayakan lebar minimum 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 cm. Selain itu sirkulasinya tidak menyulitkan pejalan kaki dan tidak berliku-liku.

Menurut Brambilla (1977) rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari.

Atribut aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki meliputi :

- * memilih jalur sirkulasi yang diinginkan
- * menuju perbelanjaan yang diinginkan
- * lebih cepat mencari jalan

Terdapat kecenderungan pejalan kaki memilih :

- * Ujung Jalan Alun-alun Barat
- * Jalan raya sepanjang Pasar Johar
- * Jalur pejalan kaki Pasar Yaik
- * Memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar
- * Jalan raya sepanjang Hotel Metro

Pejalan kaki membutuhkan jalur pejalan kaki yang dapat mempersingkat jarak tempuh, tanpa ada yang menghalangi sepanjang jalur. Selain itu dibutuhkan jalur pejalan kaki yang memiliki dimensi untuk menampung kegiatan (*aktivitas*) pejalan kaki.

b. Visibilitas

Visibilitas menurut Hasselgren, 1975 (dalam Susi Wijayanti, 2000), visibilitas berkaitan dengan "jarak" yang dirasakan oleh manusia. Visibilitas pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim adalah kemudahan melihat/memanggil kendaraan umum maupun pribadi. Pada jarak maksimum 137 m, manusia dapat melihat aktivitas yang dilakukan, baik aktivitas pangkalan angkot dan bus

kota serta parkir kendaraan pribadi dari Pasar Johar maupun Pasar Yaik. Terdapat kecenderungan pejalan kaki memilih :

* Jalur pejalan kaki Pasar Yaik.

c. Kenyamanan

c.1. Kenyamanan fisik

Kondisi fisik jalur pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim Semarang tidak memberikan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan fasilitas tersebut belum menerapkan faktor *anthropometrik*. *Antropometrik* adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. *Anthropometrik* disebut juga faktor manusiawi atau dalam penerapan ergonomik, yang masih dalam jangkauan yang menyenangkan bagi kondisi fisik manusia. Atribut kenyamanan fisik berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki yaitu berjalan untuk berbelanja (*necessary activity*) dan berjalan-jalan santai (*optional activity*). Terdapat kecenderungan pejalan kaki memilih :

* Jalan raya sepanjang Pasar Johar

* Jalan raya sepanjang Hotel Metro

c.2. Kenyamanan sensory

Pemilihan tempat yang teduh terhindar dari sinar matahari baik langsung maupun tidak langsung menunjukkan bahwa pejalan kaki membutuhkan kenyamanan sensory. Hal ini terlihat dari perilaku pejalan kaki saat beraktivitas yaitu berjalan untuk berbelanja (*necessary activity*) dan berjalan-jalan santai (*optional activity*). Terdapat kecenderungan pejalan kaki memilih :

* Jalur pejalan kaki Pasar Yaik.

d. Keamanan

Keamanan pejalan kaki adalah kemudahan untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor (Utterman, 1984). Atribut keamanan berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki yaitu berjalan untuk berbelanja (*necessary activity*) dan berjalan santai (*optional activity*). Terdapat kecenderungan pejalan kaki memilih :

* jalur pejalan kaki Pasar Yaik.

e. Kesusakan

Kesusakan adalah situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan *personal space*-nya (Weisman, 1981). Atribut kesusakan berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki yaitu berjalan untuk berbelanja (*necessary activity*) dan berjalan santai (*optional activity*) sambil memiringkan badan di jalur pejalan kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar.

Terdapat kecenderungan pejalan kaki memilih :

- * Jalur pejalan kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar
- * Jalan raya sepanjang Hotel Metro

Kecenderungan ini disebabkan adanya :

- * Jarak intim (15 - 45 cm) yang menyebabkan terjadinya jarak sentuhan dan pandangan distorsi karena terlalu dekat dengan pejalan kaki lainnya (Hall, 1966)
- * Jarak sosial antara PKL dengan pejalan kaki \pm 1.00 meter. Menurut Hall (1966), jarak sosial (dekat) adalah 1.20 - 2.10 m dimana jarak tersebut merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas, jarak dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal (Hall, 1966).

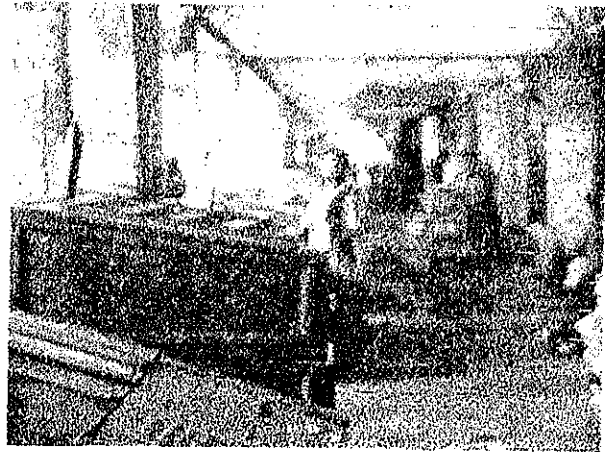
6.2. Jalur Pejalan Kaki

Dalam pemanfaatan jalur pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim Semarang tuntutan atribut aksesibilitas lebih tinggi daripada atribut visibilitas, kenyamanan fisik, kenyamanan sensory, keamanan dan kesesakan. Kecenderungan pejalan kaki memilih :

- * Ujung Jalan Alun-alun Barat karena adanya pangkalan angkutan umum.
- * Jalan raya sepanjang Pasar Johar dan jalan raya sepanjang Hotel Metro karena memilih jalur sirkulasi yang diinginkan dengan cepat.
- * Jalur pejalan kaki Pasar Johar, karena menuju perbelanjaan yang diinginkan.

Berdasarkan uraian di atas, maka pejalan kaki membutuhkan jalur pejalan kaki yang memperhatikan kelancaran sirkulasi dalam arti tidak menyulitkan pejalan kaki, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan.

Pejalan kaki memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar, hal ini dikarenakan adanya tuntutan atribut aksesibilitas. Jalur pejalan kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar memiliki dimensi lebar 2.00 m, namun dengan adanya PKL yang berada di jalur tersebut maka jalur pejalan kaki memiliki dimensi menjadi 0.80 m (*avoidance approach conflict* pejalan kaki).



Gb. IV.8. Jalur Pejalan Kaki Pasar Yaik dan Pasar Johar
Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2000

Jarak 0.80 m merupakan jarak pribadi-fase jauh, merupakan jarak yang memadai untuk pembicaraan soal-soal pribadi (Hall, 1966).

Menurut Hall, 1966 jarak sosial-dekat (1.20-2.10 m) merupakan jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Jarak tersebut merupakan jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal. Jarak sosial-jauh (2.10-3.00 m) merupakan jarak yang dekat untuk hubungan formal bisnis dan sosial, dimana harus dijaga adanya kontak visual.

Menurut Utterman, 1984 dimensi jalur pejalan kaki kapasitas 2 orang minimal dibuat dimensi 1.50 m, sedangkan kapasitas 3 orang minimal dibuat dimensi 2.00 m.

Pejalan kaki menoleh kekiri dan kekanan pada saat menyeberang, hal ini dikarenakan adanya tuntutan atribut keamanan. Hal ini dikarenakan pejalan kaki

takut terserempet kendaraan, (*avoidance-approach conflict* kaki pejalan kaki). Pada koridor jalan H. Agus Salim pejalan kaki lebih menyukai menyeberang di jalan raya. Hal ini menyebabkan kemacetan lalu lintas.

Menurut Utterman, 1984 ; pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor.

Menurut Shirvani, 1985 ; pejalan kaki memerlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoir dan terletak di tepi jalan raya. Selain itu jalur pejalan kaki memiliki jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain.

1. Berdasarkan temuan penelitian bahwa pejalan kaki kadang-kadang terpisah dari teman-temannya jika berjalan di jalur pejalan kaki Pasar Yaik maupun Pasar Johar, dikarenakan jalur pejalan kaki dipenuhi PKL dan lebar jalur hanya 2.00 meter.

Menurut Utterman, 1984, dimensi jalur pejalan kaki kapasitas 2 orang minimal 1.50 m dan kapasitas 3 orang minimal 2.00 m.

Menurut Neufert, 1980 lebar ruang yang digunakan untuk manusia sambil membawa barang memiliki lebar minimum 1 m untuk satu orang.



Berdasarkan penelitian di lapangan pada jalur pejalan kaki sepanjang Pasar Yaik dan Pasar Johar membutuhkan dimensi lebar minimal 2.00 meter (untuk 2 orang), karena umumnya pejalan kaki berjalan bersama teman (berdua atau bertiga) sambil membawa barang belanjaan.

2. Berdasarkan temuan penelitian terlihat bahwa pejalan kaki sering menengok ke belakang bila berjalan di jalan raya. Hal ini dikarenakan tidak adanya properti yang dapat mendukung atribut keamanan fisik pejalan kaki. Jalur pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim bersifat rekreatif dan ruang publik yang perlu dibuat terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan dapat dinikmati secara santai.
3. Berdasarkan temuan penelitian terlihat bahwa pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim membutuhkan tempat untuk istirahat pada bangku-bangku dan adanya tanaman peneduh untuk menghindari panas matahari langsung. Menurut Rubenstein, 1992 jalur pejalan kaki yang baik dan humanis bila terdapat elemen pendukung (*street furniture*). Bangku untuk istirahat disediakan tiap jarak 50 m. Bangku tersebut memiliki tinggi dari lantai 15-16 inchi dan memiliki sandaran. Bangku terbuat dari kayu dan dilengkapi kisi-kisi sehingga angin dapat masuk melalui kisi-kisi tersebut.

Tanaman peneduh sangat dibutuhkan pada jalur pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim, karena tanaman peneduh berfungsi sebagai pelindung, penyejuk, serta penyaring udara yang terpolusi.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan temuan penelitian dapat diambil kesimpulan sebagai berikut

- (1) Atribut yang diinginkan pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim adalah atribut aksesibilitas, visibilitas, kenyamanan, keamanan dan kesesakan. Atribut aksesibilitas lebih diminati oleh pejalan kaki.
- (2) Properti yang mendukung atribut yang diinginkan pejalan kaki koridor Jalan H. Agus Salim berdasarkan pendekatan perilaku adalah :
 - * jarak maksimal 150 meter dari halte kendaraan umum (letaknya berada di belakang pertokoan/pasar tetapi dengan pengawasan keamanan yang ketat).
 - * tidak naik - turun (rata).
 - * tidak licin.
 - * tidak terkena matahari langsung.
 - * tidak terserempet kendaraan.
 - * tidak terhalang pohon.
 - * jarak maksimum 50 m terdapat bangku untuk istirahat.
- (3) Jalur pejalan kaki pada koridor Jalan H. Agus Salim dibuat terpisah sama sekali dari jalur kendaraan

bermotor sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan santai, tanpa terganggu kendaraan pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur lainnya.

2. Rekomendasi

Ada beberapa rekomendasi bagi perencana dan perancang kota, Pemerintah Daerah serta penelitian ilmiah meliputi :

1. Bagi perencana dan perancang kota, perlu upaya penciptaan jalur pejalan kaki yang dapat memenuhi atribut yang diinginkan oleh pejalan kaki dengan menutup sama sekali pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur lainnya, seluruh koridor Jalan H. Agus Salim (jalur pejalan kaki Hotel Metro dan Pasar Yaik sampai Pertokoan Semarang Plaza dan Depan Pertokoan Semarang Plaza). Jenis jalur pejalan kaki tersebut *Full Mall* dan *Semi Mall*. *Full Mall* yaitu mal yang benar-benar tertutup untuk lalu lintas kendaraan bermotor (hanya pejalan kaki yang menggunakannya). *Semi Mall* yaitu mal dengan kombinasi antara jalur pejalan kaki, pertokoan dan alat transportasi. Jalur pejalan kaki tersebut diberi elemen pendukung (*street furniture*) berupa tanaman peneduh, yang tahan pengaruh udara, bermassa daun padat, dengan jenis angsa, akasia besar, atau bougenville yang letaknya antara

jalur pejalan kaki dengan Jl. H. Agus Salim, sehingga tanaman tidak menghalangi pandangan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan. Jalur pejalan kaki tersebut selain memiliki tanaman peneduh,

juga beratap sehingga dapat menghindari panas matahari secara langsung. Tiap 50 m terdapat bangku-bangku istirahat untuk melepas lelah. Bangku tersebut memiliki tinggi dari lantai 15 - 16 inchi dan memiliki sandaran, terbuat dari kayu dengan dilengkapi kisi-kisi.

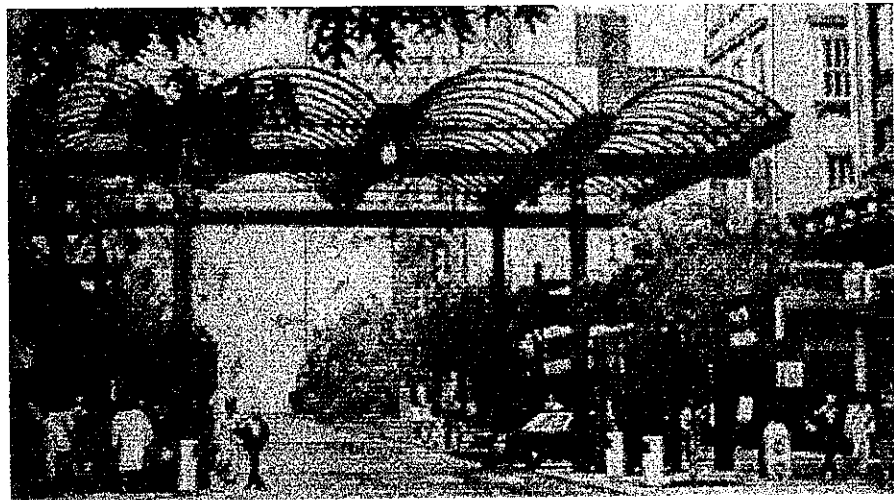
2. Bagi Pemerintah Daerah perlu ditinjau kembali peraturan mengenai pengawasan terhadap peraturan-peraturan yang telah dibuat demi terciptanya jalur pejalan kaki yang humanis.

3. Bagi Para Peneliti (Ilmuwan) perlu ditindaklanjuti : Penelitian tentang perilaku dari tukang becak dan sopir-sopir kendaraan angkot maupun pribadi yang berada pada koridor jalan H. Agus Salim.





GUIDE LINE
kanopy jalur pejalan khaki



GUIDE LINE
kanopy penyeberangan

UPT-PUSTAK-UNDIP

DAFTAR PUSTAKA

Kelompok Buku

- Andy Kirana, 1990, *Teori Perancangan Kota*, Kumpulan Tulisan pada Teknik Arsitektur. Fakultas Pasca Sarjana ITB, Bandung.
- Ashihara, Y., 1983, *Merancang Ruang Luar* (terj), Dian Surya, Surabaya.
- Bagoes P. Wiryomartono, 1995, *Seni Bangunan dan Seni Bina Kota di Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka.
- Bell, Paul A., 1976, *Environmental Psychology*, W.B. Saunders Company, Philadelphia.
- Boedoyo, P., dkk, 1986, *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*, Djambatan Jakarta.
- Brambilla, 1977, *For Pedestrian Only : Planning, Design and Management of Traffic Free Zones*, New York : Whitney Library of Design.
- Canter, D., 1974, *Psychology for Architect*, Applied Science Publishde LTD, Riple England.
- Canter, David, 1977, *The Psychology of Place*, The Architectural Press, London.
- David Sucher, 1995, *City Comforts*, City Comforts Press, Seattle, 1995.
- Echols, J.M., 1983, *Kamus Inggris - Indonesia*, PT. Gramedia Jakarta.
- Eckbo, Garret, 1969, *The Landscape We See*, Mc Graw - Hill Inc, New York.
- Edi Purwanto, 2001, *Seminar Nasional "Psikologi Ruang dalam Arsitektur dan Kota"*, Semarang.
- Eko Budihardjo, 2001, *Seminar Nasional "Psikologi Ruang dalam Arsitektur dan Kota"*, Semarang.
- Gifford, 1987, *Environmental Psychology*, Principal and Practice, University of Victoria.
- Gordon, Cullen, 1961, *The Consice Townscape*, Van Nostrand, Reinhold, New York, Toronto, London, Melbourne.

- Hall, Edward, T., 1966, *The Hidden Dimension*, Doubleday and Company, Inc, New York.
- Haryadi, B. Setyawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Dirjen Dikti, Depdikbud Jakarta.
- Humphrey Osmond, 1966 dalam Lang, 1987, *Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design*, Van Nostrand Reinhold Company.
- Julius Panero dan Martin Zelnik, 1979, *Human Dimension and Interior Space*, The Architectural Press, London.
- Krier, Rob, 1979, *Urban Space*, Rizzoli International Publication Inc, New York.
- Lang, Jon, 1987, *Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Sciences in Environmental Design*, Van Nostrand Reinhold Company.
- Lynch, Kevin, 1975, *The Image of The City*, Massachusetts Institute of Technology, USA.
- Madanipour, Ali, 1997, *Design of Urban Space*, John Wiley and Sons Ltd.
- Moore, G.T, 1989, *Pengkajian Lingkungan Perilaku*, (terj), dalam Pengantar Arsitektur, editor Snyder dan Catanesse, Erlangga, Jakarta.
- Noeng Moehadjir, 1992, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Neufert 1980, *Neufert Architects Data*, Granada Publishing, Great Britain.
- Rubenstein, Harvey, M, 1978, *Central City Malls*, A. Wiley Interscience Publication, New York.
- Rubenstein, Harvey, M, 1992, *Pedestrian Malls, Street-scapes and Urban Spaces*, New York : John Wiley and Sons Inc.
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspect of Urban Form*, Pergamon Press.
- Rapoport, Amos, 1985, *The Meaning of The Built Environment*, Sage Publications, London.
- Rustam Hakim, 1987, *Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.
- Sarlito, Wirawan Sarwono, 1992, *Psikologi Lingkungan*, PT.Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Co. New York.

- Spreiregen, Paul, D., 1965, *Urban Design : The Architecture of Town and Cities*, New York : Mc. Graw Hill Book Company.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Utterman, RK, 1984, *Accommodating The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold Company.
- Warta Kota, Jum'at, 2/06/2000, hal. 9.
- Weisman, J, 1981, *Modelling Environment Behavior System*, Journal of Man Environmental Relation.
- Zeizel, John, 1981, *Inquiry by Design Tools for Environment Behavior Research*, Cambridge University Press, Cambridge.

Tugas Akhir

- Mochamad Fachrudin, 1998, *Studi Karakteristik Jalur Pedestrian yang Manusiawi di Kawasan Johar Semarang*. Kolokium Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
- Vini Hanarti, M, 1998, *Studi Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Aktivitas Jasa Sektor Informal di Kawasan CBD Johar Semarang*. Kolokium Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.

Tesis

- Andjar Widayanti, 1996, *Ruang Berkumpul Informal Mahasiswa di kampus UGM, Suatu Kajian Hubungan Antara Kegiatan Mahasiswa di Settingnya untuk memperoleh atribut dan tolak ukur kinerjanya*, Tesis, UGM.
- Edi Purwanto, 1996, *Citra Pusat Kota Yogyakarta Menurut Kognisi Pengamat, Menggunakan Kemampuan Peta Mental*, Tesis, UGM.
- R. Siti Rukayah, 1999, *Konsep Mal di Kawasan Ruang Publik*, Tesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
- Susi Wijayanti, 2000, *Pola Setting Ruang Komunal Interaksi Sosial Mahasiswa*, Tesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.